Den Europæiske Unions

Tidende

ISSN 1725-2520

L 129

47. årgang

29. april 2004

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk*

★ **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 724/2004 af 31. marts 2004 om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed** (1) 1

★ **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter** (1) 6

Pris: 18 EUR

(1) EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.
Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 724/2004

af 31. marts 2004

om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved forordning (EF) nr. 1406/2002 blev der oprettet et europæisk agentur for søfartssikkerhed ([3]) (i det følgende benævnt »agenturet«) med det formål at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed og for forebyggelse af forurening fra skibe.

(2) Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) diplomatiske konference vedtog den 12. december 2002 en række ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) samt en international kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden). Agenturets rolle i forbindelse med søfartssikring bør derfor fastlægges.

(3) Det er vigtigt, at der træffes hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre Fællesskabets skibsfart og dets havne samt skibspassagererne, skibsbesætningerne og havnepersonalet mod truslen om kriminelle handlinger.

(4) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter ([4]) tillægges Kommissionen visse inspektionsopgaver i forbindelse med kontrol af medlemsstaternes gennemførelse af disse sikringsforanstaltninger, og ved udførelsen af disse opgaver vil agenturet kunne yde nyttig teknisk støtte. Opgaverne bør omfatte inspektion af skibe samt relevante rederier og anerkendte sikringsorganisationer, der har bemyndigelse til at udføre visse sikringsrelaterede aktiviteter på området.

(5) De seneste ulykker i Fællesskabets farvande, ikke mindst ulykkerne med olietankskibene »Erika« og »Prestige«, har vist, at der er behov for yderligere indsats fra Fællesskabets side, ikke blot når det gælder forureningsforebyggelse, men også når det drejer sig om forureningsbekæmpelse.

(6) Ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 2850/2000/EF af 20. december 2000 er der fastsat EF-rammebestemmelser for samarbejde i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening ([5]) for perioden 1. januar 2000 til 31. december 2006.

(7) Ved Rådets beslutning 2001/792/EF, Euratom af 23. oktober 2001 er der indført en fællesskabsordning til fremme af styrket samarbejde om indsatser på civilbeskyttelsesområdet ([6]), herunder havforureningsulykker. Denne ordning omfatter et overvågnings- og informationscenter, som forestås af Kommissionen og benyttes i forbindelse med alle bistandsaktioner inden for civilbeskyttelse.

([1]) EUT C 32 af 5.2.2004, s. 21.
([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 12.2.2004 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 25.3.2004.
([3]) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 1644/2003 (EUT L 245 af 29.9.2003, s. 10).
([4]) Se side 6 i denne EUT.
([5]) EFT L 332 af 28.12.2000, s. 1.
([6]) EFT L 297 af 15.11.2001, s. 7.

(8) Agenturet bør have tilstrækkelige midler til efter anmodning at kunne støtte medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesordninger. Agenturets aktiviteter på dette område bør ikke fritage kyststater fra deres ansvar for at sørge for passende forureningsbekæmpelsesordninger og bør respektere eksisterende samarbejdsaftaler på dette område mellem medlemsstater eller grupper af medlemsstater. I tilfælde af en forureningsulykke bør agenturet bistå den berørte medlemsstat, under hvis myndighed rensningsarbejdet finder sted. Agenturet bør optræde til støtte for Fællesskabets civilbeskyttelsesordning.

(9) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/103/EF af 17. november 2003 om ændring af direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv [1] er der indført nye procedurer for anerkendelse af kvalifikationsbeviser for søfolk, som er udstedt af tredjelande. Agenturet bør bistå Kommissionen med at vurdere, om disse lande opfylder kravene i konventionen af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen).

(10) Agenturets bestyrelse bør have kompetence til i samråd med Kommissionen at opstille en plan for agenturets forureningsberedskab og forureningsbekæmpelsesaktiviteter. Når denne plan udarbejdes, bør bestyrelsen tage hensyn til den øgede værdi, agenturets forureningsbekæmpelsesaktiviteter vil indebære for medlemsstaternes aktiviteter, og til den bedst mulige kombination af omkostninger og effektivitet.

(11) Der bør tages hensyn til de eksisterende aftaler om utilsigtet forurening som f.eks. overenskomst om samarbejde ved bekæmpelse af forurening af Nordsøen med olie og andre farlige stoffer, 1983 (Bonn-overenskomsten om samarbejde), der fremmer gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne på dette område, og til de relevante internationale aftaler og konventioner om beskyttelse af de europæiske havområder mod forureningsulykker som f.eks. international konvention om beredskab, bekæmpelse og samarbejde vedrørende olieforurening, 1990 (OPRC-konventionen), der er indgået i IMO-regi, konvention af 22. september 1992 om beskyttelse af havmiljøet i det nordøstlige Atlanterhav (Osparkonventionen), Barcelona-konventionen, Helsinkikonventionen og Lissabon-aftalen.

(12) Ved fremtidige udnævnelser inden for agenturets administrative struktur (bestyrelsen, den administrerende direktør) bør der tages tilstrækkeligt hensyn til kravet om erfaring og ekspertise inden for agenturets nye kompetenceområder: bekæmpelse af forurening fra skibe og søfartssikring.

(13) Tredjelande, der ønsker at deltage i agenturet, bør indføre og anvende Fællesskabets lovgivning på alle agenturets kompetenceområder, herunder bekæmpelse af forurening fra skibe og søfartssikring.

(14) Forordning (EF) nr. 1406/2002 bør derfor ændres —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EF) nr. 1406/2002 ændres således:

1) Artikel 1 ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

»1. Ved denne forordning oprettes et europæisk agentur for søfartssikkerhed (»agenturet«), som skal sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed, søfartssikring inden for de i artikel 2, litra b), nr. iv), afgrænsede opgaver, og forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe i Fællesskabet.

2. Agenturet yder medlemsstaterne og Kommissionen den nødvendige tekniske og videnskabelige støtte og sagkundskab på højt plan for at bistå dem med at anvende Fællesskabets lovgivning for søfartssikkerhed, søfartssikring inden for de i artikel 2, litra b), nr. iv), afgrænsede opgaver, og forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe korrekt, overvåge dens gennemførelse og vurdere gældende foranstaltningers effektivitet.«

b) Følgende nye stykke tilføjes:

»3. Agenturet giver medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig støtte i forbindelse med utilsigtet og forsætlig forurening fra skibe og støtter efter anmodning med supplerende midler og på en omkostningseffektiv måde medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesordninger, uden at dette berører kyststaternes ansvar for at sørge for passende forureningsbekæmpelsesordninger og under hensyntagen til det eksisterende samarbejde mellem medlemsstaterne på dette område. Det optræder til støtte for Fællesskabets rammebestemmelser for samarbejde i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig

[1] EUT L 326 af 13.12.2003, s. 28.

havforurening, der er indført med Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 2850/2000/EF af 20. december 2000 om fastsættelse af EF-rammebestemmelser for samarbejde i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening (*), og for Fællesskabets ordning for civilbeskyttelse, som blev oprettet ved Rådets beslutning 2001/792/EF, Euratom af 23. oktober 2001 om indførelse af en fællesskabsordning til fremme af styrket samarbejde om indsatser på civilbeskyttelsesområdet (**).

(*) EFT L 332 af 28.12.2000, s. 1.
(**) EFT L 297 af 15.11.2001, s. 7.«

2) Artikel 2 affattes således:

»*Artikel 2*

For at sikre, at målsætningerne i artikel 1 opfyldes korrekt, udfører agenturet følgende opgaver:

a) Det bistår, når det er hensigtsmæssigt, Kommissionen i det forberedende arbejde med ajourføring og udvikling af Fællesskabets lovgivning om søfartssikkerhed, søfartssikring, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe og tager ikke mindst hensyn til den internationale lovgivnings udvikling på dette område. Denne opgave omfatter analyse af forskningsprojekter inden for søfartssikkerhed, søfartssikring, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe.

b) Det bistår Kommissionen med effektiv gennemførelse af Fællesskabets lovgivning om søfartssikkerhed, søfartssikring, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe i hele Fællesskabet. Agenturet skal navnlig:

i) overvåge, hvordan Fællesskabets havnestatskontrolordning fungerer i almindelighed, eventuelt ved besøg i medlemsstaterne, og foreslå Kommissionen eventuelle forbedringer på dette område

ii) yde Kommissionen den tekniske bistand, den behøver for at kunne deltage i arbejdet i de tekniske organer under Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol

iii) bistå Kommissionen med udførelsen af alle opgaver, som pålægges den af nuværende eller fremtidig fællesskabslovgivning om søfartssikkerhed, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe, det gælder navnlig lovgivning om klassifikationsselskaber, passagerskibes sikkerhed og skibsbesætningers sikkerhed, uddannelse, sønæring og vagtforhold, herunder efterprøvelse af tredjelandes overholdelse af den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold og af de foranstaltninger, der er truffet for at forebygge svig med kvalifikationsbeviser

iv) yde Kommissionen teknisk støtte til udførelsen af dens inspektionsopgaver i henhold til artikel 9, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (*). Denne støtte til Kommissionen er begrænset til at gælde skibe samt relevante rederier og anerkendte sikringsorganisationer, der har bemyndigelse til at udføre visse sikringsrelaterede aktiviteter på området.

c) Det samarbejder med medlemsstaterne for:

i) at tilrettelægge relevante uddannelsesaktiviteter inden for havnestats- eller flagstatsrelaterede emner, når dette er hensigtsmæssigt

ii) at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk støtte i forbindelse med gennemførelse af Fællesskabets lovgivning

iii) efter anmodning at støtte deres forureningsbekæmpelsesaktioner med supplerende midler på en omkostningseffektiv måde i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig forurening fra skibe, på grundlag af Fællesskabets ordning for civilbeskyttelse, som blev oprettet ved beslutning 2001/792/EF, Euratom. I den forbindelse bistår agenturet den berørte medlemsstat, under hvis myndighed rensningsarbejdet finder sted.

d) Det fremmer samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen på det område, der er omfattet af direktiv 2002/59/EF. Det skal navnlig:

i) fremme samarbejdet mellem kyststaterne i de berørte havområder om de sagsområder, der er omfattet af det nævnte direktiv

ii) udvikle og forvalte de informationssystemer, der er nødvendige for at opfylde direktivets formål.

e) Det fremmer samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen om udvikling af en fælles metode til opklaring af søfartsulykker i overensstemmelse med vedtagne internationale principper under skyldig hensyntagen til de forskellige retssystemer i medlemsstaterne, om støtte til medlemsstaternes opklaring af alvorlige søfartsulykker og om analyse af nuværende rapporter om søfartsulykker.

f) Det forsyner Kommissionen og medlemsstaterne med objektive, pålidelige og sammenlignelige oplysninger og data om søfartssikkerhed, søfartssikring og om forurening fra skibe, så de kan træffe de nødvendige foranstaltninger for at forbedre deres aktiviteter på disse områder og vurdere gældende foranstaltningers effektivitet. Disse opgaver omfatter indsamling, registrering og vurdering af tekniske oplysninger om søfartssikkerhed, søfartssikring og søfart og om havforurening, både utilsigtet og forsætlig, samt systematisk anvendelse af eksisterende databaser, herunder gensidig dataudveksling, og når det er hensigtsmæssigt, udvikling af yderligere databaser. På grundlag af de indsamlede data bistår agenturet Kommissionen med hver sjette måned at offentliggøre oplysninger om skibe, som er blevet nægtet anløbstilladelse til Fællesskabets havne i henhold til Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (**). Agenturet skal desuden bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at forbedre identificering og forfølgelse af skibe, der har foretaget ulovlige udledninger.

g) Under forhandlingerne med stater, der ansøger om tiltrædelse, kan agenturet yde teknisk bistand til gennemførelse af Fællesskabets lovgivning om søfartssikkerhed, søfartssikring og forebyggelse af forurening fra skibe og bekæmpelse af forurening fra skibe. Agenturet kan også, på grundlag af Fællesskabets ordning for civilbeskyttelse, som blev oprettet ved beslutning 2001/792/EF, Euratom, yde bistand i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening, som rammer disse stater. Disse opgaver samordnes med de nuværende regionale samarbejdsprogrammer og skal, når det er hensigtsmæssigt, omfatte tilrettelæggelse af passende uddannelsesaktiviteter.

(*) EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.
(**) EUT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).«

3) Artikel 10, stk. 2, ændres således:

a) Litra d) affattes således:

»d) vedtager hvert år senest den 30. november, idet den tager udtalelsen fra Kommissionen i betragtning, agenturets arbejdsprogram for det kommende år og sender det til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen. Dette arbejdsprogram vedtages med forbehold af Fællesskabets årlige budgetprocedure. Hvis Kommissionen inden 15 dage fra vedtagelsesdatoen erklærer sig uenig i det vedtagne arbejdsprogram, gennemgår bestyrelsen det på ny og vedtager det inden for en frist på to måneder, eventuelt med ændringer, ved andenbehandlingen enten med to tredjedeles flertal, inklusive Kommissionens repræsentanter, eller med enstemmighed blandt medlemsstaternes repræsentanter.«

b) Følgende litra indsættes:

»k) vedtager efter procedurerne i litra d) en detaljeret plan for agenturets forureningsberedskab og forureningsbekæmpelsesaktiviteter for at opnå den bedst mulige udnyttelse af de finansieringsmidler, der står til agenturets rådighed.«

4) Artikel 11, stk. 1, andet afsnit, affattes således:

»Bestyrelsesmedlemmerne udpeges ud fra deres erfaring og ekspertise inden for søfartssikkerhed, søfartssikring, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe.«

5) Artikel 15, stk. 2, litra a), affattes således:

»a) Den administrerende direktør forbereder arbejdsprogrammet og den detaljerede plan for agenturets forureningsberedskab og forureningsbekæmpelsesaktiviteter og forelægger dem for bestyrelsen efter udtalelse fra Kommissionen. Direktøren tager de nødvendige skridt til at gennemføre arbejdsprogrammet og planen. Vedkommende efterkommer alle anmodninger om bistand fra Kommissionen eller en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, litra c). Til orientering forelægger direktøren planen for det udvalg, der er nedsat ved artikel 4 i beslutning nr. 2850/2000/EF, samt for det udvalg, der er omhandlet i artikel 9 i beslutning 2001/792/EF, Euratom.«

6) Artikel 16, stk. 1, første afsnit, affattes således:

»1. Den administrerende direktør udnævnes af bestyrelsen på grundlag af fortjeneste og dokumenterede administrative og ledelsesmæssige evner samt kvalifikationer og erfaring, som er relevant for søfartssikkerhed, søfartssikring, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe. Bestyrelsen træffer sin beslutning med et flertal på fire femtedele af de stemmeberettigede medlemmer. Kommissionen kan foreslå en eller flere kandidater.«

7) Artikel 17, stk. 1, affattes således:

»1. Tredjelande, der har indgået aftaler med Det Europæiske Fællesskab, som indebærer, at de har indført og anvender Fællesskabets lovgivning for søfartssikkerhed, søfartssikring, forebyggelse af forurening og bekæmpelse af forurening fra skibe, kan deltage i agenturet.«

8) Artikel 22, stk. 2, affattes således:

»2. Med evalueringen vurderes det, hvilken virkning denne forordning, agenturet og dets arbejdsform har haft. Bestyrelsen præciserer opgaven nærmere efter aftale med Kommissionen og efter høring af de berørte parter.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 31. marts 2004.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
P. COX	D. ROCHE
Formand	*Formand*

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 725/2004

af 31. marts 2004

om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forsætlige ulovlige handlinger og navnlig terrorisme hører blandt de alvorligste trusler mod idealerne om demokrati og frihed samt de frihedsværdier, der udgør selve essensen af Den Europæiske Union.

(2) Det er vigtigt til enhver tid at sikre søtransportsektoren i Det Europæiske Fællesskab og de borgere, der benytter denne transportform, samt miljøet mod trusler om forsætlige ulovlige handlinger, såsom terrorhandlinger, pirateri eller tilsvarende handlinger.

(3) Ved transport af gods, som indeholder særligt farlige stoffer, såsom kemiske og radioaktive stoffer, kan de farer, som forsætlige ulovlige handlinger udløser, få alvorlige følger for EU's borgere og miljø.

(4) Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) diplomatiske konference vedtog den 12. december 2002 ændringer af den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) samt en international kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden). Formålet med disse instrumenter er at forbedre sikringen af skibe, der anvendes i den internationale samhandel og de tilhørende havnefaciliteter. De indeholder obligatoriske bestemmelser, hvis dækningsområde inden for Fællesskabet bør præciseres, samt bestemmelser i form af henstillinger, hvoraf nogle skal gøres obligatoriske inden for Fællesskabet.

(5) Opfyldelsen af den sikringsmæssige målsætning, som er beskrevet i betragtning 2, bør ske gennem vedtagelse af fælles standarder for fortolkning, gennemførelse og kontrol inden for Fællesskabet af de bestemmelser, som IMO's diplomatiske konference vedtog den 12. december 2002, medmindre andet gælder ifølge medlemsstaternes lovgivning vedrørende den nationale sikkerhed og foranstaltninger, som måtte blive indført i medfør af afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union. Gennemførelsesbeføjelserne overdrages til Kommissionen med henblik på vedtagelse af detaljerede gennemførelsesbestemmelser.

(6) I denne forordning overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender.

(7) Ud over skibe, der benyttes til international maritim trafik, og de havnefaciliteter, der benyttes til samme, bør skibe, der sejler i national fart inden for Fællesskabet, samt de tilhørende havnefaciliteter sikres bedre, navnlig passagerskibe på grund af det store antal menneskeliv, som kan bringes i fare i forbindelse med denne transportform.

(8) ISPS-kodens B-del indeholder en række henstillinger, der bør gøres obligatoriske inden for Fællesskabet med henblik på en ensartet opfyldelse af den sikringsmæssige målsætning, der er beskrevet i betragtning 2.

(9) Med henblik på at bidrage til den anerkendte og nødvendige målsætning om at fremme nærskibsfart inden for Fællesskabet bør medlemsstaterne opfordres til i henhold til regel 11 i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring, at fremme aftaler vedrørende sikringsordninger for fast rutefart til søs inden for Fællesskabet for at undgå at svække det tilstræbte overordnede sikringsniveau.

(10) For havnefaciliteter beliggende i havne, der kun lejlighedsvis betjener international søtrafik, kan det være en uforholdsmæssig stor opgave konstant at anvende de sikringsbestemmelser, der indføres ved nærværende forordning. Det er op til de enkelte medlemsstater i henhold til de sårbarhedsvurderinger, de foretager, at udarbejde en liste over de berørte havne og de erstatningsforanstaltninger, der kan sikre et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau.

([1]) EUT C 32 af 5.2.2004, s. 21.
([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 19.11.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 22.3.2004.

(11) Medlemsstaterne bør foretage aktiv kontrol af, at skibe af alle oprindelser, der har til hensigt at anløbe en af Fællesskabets havne, overholder sikringsreglerne. Medlemsstaterne bør udnævne en »kompetent maritim sikringsmyndighed«, som samordner, gennemfører og overvåger anvendelsen af de sikringsforanstaltninger for skibe og havnefaciliteter, der foreskrives i nærværende forordning. Denne myndighed bør kræve, at ethvert skib, der har til hensigt at anløbe en medlemsstats havn, forud kommunikerer oplysninger om dets internationale sikringscertifikat, skibets nuværende og tidligere sikringsniveauer, samt andre praktiske oplysninger vedrørende sikring.

(12) Der bør være mulighed for, at medlemsstaterne kan indføre undtagelser fra det systematiske krav om oplysninger i betragtning 11 i forbindelse med rutefart inden for Fællesskabet eller nationalt, hvis de rederier, der besejler de pågældende ruter, til enhver tid kan levere disse oplysninger på anmodning af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

(13) Sikkerhedskontroller på havnen kan foranlediges af medlemsstaternes kompetente maritime sikringsmyndigheder, men for det internationale sikringscertifikats vedkommende ligeledes af inspektører, der handler inden for rammerne af havnestatskontrollen i henhold til Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) ([1]). Det må således sikres, at de relevante myndigheder supplerer hinanden, når der er flere myndigheder involveret.

(14) På nationalt plan bidrager forskellige parter til gennemførelsen af sikringsforanstaltninger, og derfor bør de enkelte medlemsstater udpege en enkelt, kompetent myndighed, der har til opgave at samordne og overvåge anvendelsen af sikringsforanstaltninger for søtransportsektoren på nationalt plan. Medlemsstaterne bør tilvejebringe de nødvendige ressourcer og fastlægge en national plan for gennemførelse af denne forordning med henblik på at opfylde den sikringsmæssige målsætning, som er beskrevet i betragtning 2, navnlig gennem en tidsplan for tidlig iværksættelse af bestemte foranstaltninger, i henhold til bestemmelserne i resolution 6, som IMO's diplomatiske konference vedtog den 12. december 2002. Effektiviteten af de kontroller, der gennemføres i de enkelte nationale systemer, bør efterprøves ved inspektioner, der overvåges af Kommissionen.

(15) En effektiv og ensartet anvendelse af foranstaltningerne i henhold til denne politik rejser vigtige finansieringsmæssige spørgsmål. Finansieringen af ekstra sikkerhedsforanstaltninger må ikke føre til konkurrencefordrejning. Kommissionen bør øjeblikkeligt gennemføre en undersøgelse (der navnlig skal se på, hvordan finansieringen deles mellem de offentlige myndigheder og operatørerne, uden at dette berører kompetencefordelingen mellem medlemsstaterne og Det Europæiske Fællesskab), og forelægge Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne og eventuelle forslag.

(16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen ([2]). Der bør indføres en procedure for ændring af denne forordning med henblik på dels at tage hensyn til udviklingen i de internationale instrumenter, dels, i lyset af de indhøstede erfaringer, at gøre andre bestemmelser i ISPS-kodens B-del obligatoriske end dem, der allerede gøres obligatoriske ved denne forordning.

(17) Målene for denne forordning, som er at indføre og iværksætte hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransportpolitikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af forordningens europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over det, der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Formålet med denne forordning er at indføre og gennemføre fællesskabsforanstaltninger med henblik på at forbedre sikringen af skibe, der anvendes til international samhandel og national trafik samt tilhørende havneanlæg mod truslen om forsætlige ulovlige handlinger.

2. Forordningen har i øvrigt til formål at skabe grundlaget for en harmoniseret fortolkning og gennemførelse samt kontrol på fællesskabsplan af de særlige tiltag til fremme af maritim sikring, som IMO's diplomatiske konference vedtog den 12. december 2002 i form af en ændring af den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) og indførelse af den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden).

([1]) EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

([2]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning gælder følgende definitioner:

1) »SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring«: Ændringer som gengivet i bilag I til denne forordning i form af tilføjelse af kapitel XI-2 i IMO's SOLAS-konvention i den senest ajourførte version.

2) »ISPS-kode«: IMO's internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-kode) i den senest ajourførte version

3) »ISPS-kodens A-del«: Præamblen og de obligatoriske bestemmelser, som udgør ISPS-kodens A-del, som gengivet i bilag II til denne forordning, vedrørende bestemmelserne i kapitel XI-2 i bilaget til SOLAS-konventionen i den senest ajourførte version

4) »ISPS-kodens B-del«: Vejledningen, der udgør ISPS-kodens B-del, som gengivet i bilag III til denne forordning, om bestemmelserne i kapitel XI-2 i bilaget til SOLAS-konventionen som ændret og i ISPS-kodens A-del i den senest ajourførte version

5) »maritim sikring«: Kombinationen af forebyggende foranstaltninger, der har til formål at beskytte søfarten og havnefaciliteterne mod trusler om forsætlige ulovlige handlinger

6) »kontaktpunkt for maritim sikring«: Det organ, som de enkelte medlemsstater udpeger som kontaktpunkt for Kommissionen og andre medlemsstater og som ansvarlig for at fremme, overvåge og informere om gennemførelsen af de foranstaltninger til maritim sikring, der er fastsat i denne forordning

7) »kompetent maritim sikringsmyndighed«: En myndighed, som en medlemsstat udpeger med den opgave at samordne, gennemføre og overvåge anvendelsen af de sikringsforanstaltninger for skibe og/eller en eller flere havnefaciliteter, der foreskrives i denne forordning. Denne myndigheds kompetence kan variere afhængigt af, hvilke opgaver den er pålagt

8) »international søtransport«: Enhver transport med skib fra en havnefacilitet i en medlemsstat til en havnefacilitet uden for den pågældende medlemsstat eller omvendt

9) »indenlandsk søtransport«: Enhver transport med skib i havområder mellem en havnefacilitet i en medlemsstat og den samme havnefacilitet eller en anden havnefacilitet i samme medlemsstat

10) »rutefart«: En række sejladser, der er tilrettelagt med henblik på at sikre forbindelsen mellem to eller flere havnefaciliteter:

   a) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

   b) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at det fremtræder som en systematisk række sejladser.

11) »havnefacilitet«: Et sted, hvor grænsefladen mellem skib og havn forekommer. Dette omfatter efter omstændighederne områder som ankerpladser, ventepladser og ankomstfaciliteter fra søsiden.

12) »grænseflade mellem skib og havn«: Det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart inddrages i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser.

13) »forsætlig ulovlig handling«: En forsætlig handling, som på grund af sin art eller den sammenhæng, den indgår i, kan forårsage skader på skibe, der benyttes i international eller i indenlandsk fart, eller på disses passagerer, last eller tilknyttede havnefaciliteter.

Artikel 3

Fælles bestemmelser og anvendelsesområde

1. Inden for international søtransport anvender medlemsstaterne senest den 1. juli 2004 SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring og ISPS-kodens A-del i deres helhed og på de betingelser og for de skibe, rederier og havnefaciliteter, der er fastlagt i de nævnte tekster.

2. For indenlandsk søtransport anvender medlemsstaterne senest den 1. juli 2005 SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring og ISPS-kodens A-del for passagerskibe, der sejler i indenlandsk fart, og som hører til klasse A, jf. artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe [1], samt for deres rederier som defineret i SOLAS-konventionens kapitel IX, regel 1, og de havnefaciliteter, der betjener dem.

3. Medlemsstaterne træffer efter en obligatorisk sikringsrelateret risikovurdering beslutning om, i hvilket omfang de senest den 1. juli 2007 vil anvende denne forordnings bestemmelser på andre kategorier af skibe i indenlandsk fart end dem, der er anført i stk. 2, samt på deres rederier og de havnefaciliteter, der betjener dem. Det generelle sikringsniveau må ikke sænkes som følge af en sådan beslutning.

Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om alle beslutninger af denne art og om disses periodiske revision, der skal finde sted mindst hvert femte år.

[1] EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/75/EF (EUT L 190 af 30.7.2003, s. 6).

4. Ved gennemførelsen af de bestemmelser, der følger af stk. 1, 2 og 3 tager medlemsstaterne det størst mulige hensyn til vejledningen i ISPS-kodens B-del.

5. Medlemsstaterne efterlever bestemmelserne i følgende punkter af ISPS-kodens B-del, som om disse var obligatoriske:

— 1.12 (revision af skibenes sikringsplaner)

— 1.16 (sårbarhedsvurdering af havnefaciliteter)

— 4.1 (beskyttelse af sikringsplaners og sårbarhedsvurderingers fortrolighed)

— 4.4 (anerkendte sikringsorganisationer)

— 4.5 (minimumskompetencer for anerkendte sikringsorganisationer)

— 4.8 (fastsættelse af sikringsniveauer)

— 4.14, 4.15, 4.16 (kontaktpunkter og oplysninger vedrørende havnefaciliteternes sikringsplaner)

— 4.18 (identifikationsdokumenter)

— 4.24 (skibenes anvendelse af de sikringsforanstaltninger, der anbefales af den stat, i hvis territorialfarvand de sejler)

— 4.28 (bemanding)

— 4.41 (formidling af oplysninger mellem staterne ved udvisning eller afvisning fra en havn)

— 4.45 (skibe fra stater, der ikke er part i konventionen)

— 6.1 (rederiets forpligtelse til at give kaptajnen oplysninger om operatørerne af skibet)

— 8.3 til 8.10 (minimumsstandarder vedrørende sikringsvurdering af skibet)

— 9.2 (minimumsstandarder vedrørende skibets sikringsplan)

— 9.4 (anerkendte sikringsorganisationers uafhængighed)

— 13.6 og 13.7 (intervallerne mellem sikkerhedsøvelser og sikkerhedsuddannelse for skibes besætninger samt for rederiers og skibes sikringsofficerer)

— 15.3 og 15.4 (minimumsstandarder vedrørende sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteterne)

— 16.3 og 16.8 (minimumsstandarder vedrørende havnefacilitetens sikringsplan)

— 18.5 og 18.6 (intervallerne mellem sikkerhedsøvelser og sikkerhedsuddannelse på havnefaciliteterne samt for havnefacilitetens sikringsansvarlige).

6. Uanset bestemmelserne i punkt 15.4 i ISPS-kodens A-del revideres havnefaciliteternes sårbarhedsvurderinger regelmæssigt som fastsat i punkt 1.16 i ISPS-kodens B-del, dog senest fem år efter at vurderingen blev foretaget eller senest revideret.

7. Denne forordning finder ikke anvendelse på krigsskibe og troppetransportskibe, lastskibe med en bruttotonnage på under 500, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion, fiskerfartøjer eller fartøjer, der ikke anvendes i erhvervsmæssigt øjemed.

8. Uanset stk. 2 og 3 drager medlemsstaterne ved godkendelsen af skibenes og havnefaciliteternes sikringsplaner omsorg for, at planerne indeholder hensigtsmæssige bestemmelser, som garanterer, at sikringen af de skibe, der er omfattet af denne forordning, ikke svækkes af noget skib, nogen grænseflade mellem skib og havn eller skib-til-skib-aktiviteter, der involverer skibe, som ikke er omfattet af denne forordning.

Artikel 4

Formidling af oplysninger

1. De enkelte medlemsstater meddeler IMO, Kommissionen og de øvrige medlemsstater de oplysninger, der kræves i henhold til regel 13 (videreformidling af oplysninger) i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring.

2. De enkelte medlemsstater meddeler Kommissionen og de øvrige medlemsstater kontaktoplysninger for de kontaktpersoner, der omtales i punkt 4.16 i ISPS-kodens B-del, samt oplysninger i henhold til punkt 4.41 i ISPS-kodens B-del, når et skib bortvises fra eller nægtes adgang til en havn i Fællesskabet.

3. De enkelte medlemsstater udarbejder på baggrund af de foretagne sikringsvurderinger af havnefaciliteter en liste over de berørte havnefaciliteter og fastlægger omfanget af de foranstaltninger, der træffes til gennemførelse af regel 2, stk. 2 (omfanget af reglernes anvendelse for havnefaciliteter, der lejlighedsvis betjener skibe i international fart), i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring.

De enkelte medlemsstater formidler senest den 1. juli 2004 denne liste til de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Kommissionen og alle berørte medlemsstater skal ligeledes underrettes tilstrækkeligt detaljeret om de trufne foranstaltninger.

Artikel 5

Alternative sikringsaftaler eller tilsvarende sikringsordninger

1. I henhold til denne forordning kan regel 11 (alternative sikringsaftaler) i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring også finde anvendelse på fast rutefart, der drives inden for Fællesskabet under anvendelse af tilhørende havnefaciliteter.

2. Med henblik herpå kan medlemsstaterne hver især indgå bilaterale eller multilaterale aftaler i henhold til den nævnte SOLAS-regel. Medlemsstaterne kan navnlig overveje sådanne aftaler for at fremme nærskibsfart inden for Fællesskabet.

De berørte medlemsstater underretter Kommissionen om aftalerne og meddeler tilstrækkelige oplysninger om foranstaltningerne til, at Kommissionen kan bedømme, om aftalerne sænker sikringsniveauet på andre skibe eller havnefaciliteter, som ikke er omfattet af aftalerne. Nærmere oplysninger, der er direkte forbundet med nationale sikkerhedshensyn, kan i givet fald udelades i anmeldelsen til Kommissionen.

Kommissionen undersøger, om der gennem aftalerne sikres et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau, navnlig i henhold til bestemmelserne i stk. 2 i ovennævnte SOLAS-regel 11, og om disse er i overensstemmelse med fællesskabsretten og det indre markeds funktion. Hvis aftalerne ikke opfylder disse kriterier, træffer Kommissionen inden for fire måneder en afgørelse i henhold til proceduren i artikel 11, stk. 3. I sådanne tilfælde ophæver eller ændrer de berørte medlemsstater aftalerne i overensstemmelse hermed.

3. Intervallerne for gennemgang af sådanne aftaler i henhold til stk. 4 i regel 11 i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring må ikke overstige fem år.

4. Medlemsstaterne kan for indenlandsk søtransport og havnefaciliteter, som er omfattet af artikel 3, stk. 2 og 3, indføre ækvivalente sikringsarrangementer, jf. regel 12 (ækvivalente sikringsarrangementer) i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring, for så vidt disse sikringsarrangementer er mindst lige så effektive som de, der er foreskrevet i SOLAS-konventionen, kapitel XI-2, og de relevante obligatoriske bestemmelser i ISPS-koden.

Den berørte medlemsstat meddeler Kommissionen tilstrækkelige oplysninger om disse arrangementer, når de er vedtaget, sammen med resultatet af de periodiske revisioner senest fem år efter vedtagelsen eller den seneste revision.

Vilkårene for anvendelse af disse arrangementer kontrolleres af Kommissionen efter bestemmelserne i denne forordnings artikel 9, stk. 4, 5 og 6.

Artikel 6

Fremlæggelse af sikringsoplysninger forud for anløb af en havn i en medlemsstat

1. Når et skib, der er omfattet af bestemmelserne i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring og ISPS-koden eller af denne forordnings artikel 3, giver meddelelse om, at det har til hensigt at anløbe en havn i en medlemsstat, kræver den kompetente maritime sikringsmyndighed i den pågældende medlemsstat de oplysninger, der fordres i henhold til regel 9, stk. 2.1 (skibe, der har til hensigt at anløbe en anden kontraherende stats havn), i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring. Denne myndighed analyserer i nødvendigt omfang de meddelte oplysninger og anvender eventuelt de procedurer, der fastlægges i stk. 2 i samme regel.

2. De i stk. 1 nævnte oplysninger fremsendes:

a) mindst 24 timer i forvejen, eller

b) senest på det tidspunkt, hvor skibet forlader den foregående havn, hvis rejsen er kortere end 24 timer, eller

c) hvis anløbshavnen er ukendt eller ændres under rejsen, så snart anløbshavnen bliver kendt.

3. Der opbevares en rapport over den procedure, som det enkelte skib følger, der har været udsat for en sikringsrelateret hændelse som defineret i regel 1 (definitioner) stk. 1.13 i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring.

Artikel 7

Undtagelser fra bestemmelserne om fremlæggelse af sikringsoplysninger inden et skib anløber en havn

1. Medlemsstaterne kan fritage rutefart mellem havnefaciliteter på deres område fra kravet i artikel 6, når følgende betingelser er opfyldt:

a) Rederiet, der driver ovenfor anførte rutefart, udarbejder og ajourfører en liste over de benyttede skibe og videresender denne til den kompetente maritime sikringsmyndighed for den pågældende havn.

b) For hver rejse, der foretages, stilles oplysningerne, som kræves i henhold til regel 9, stk. 2.1, i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring, til rådighed for den kompetente maritime sikringsmyndighed på dennes anmodning. Rederiet skal udarbejde et internt system, der sikrer en øjeblikkelig videresendelse af de pågældende oplysninger til den kompetente maritime sikringsmyndighed døgnet rundt, så snart anmodningen om oplysninger modtages.

2. Når der drives international rutefart mellem to eller flere medlemsstater, kan de enkelte berørte medlemsstater anmode de øvrige medlemsstater om en undtagelse for den pågældende tjeneste i overensstemmelse med stk. 1.

3. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at betingelserne i stk. 1 og stk. 2 er opfyldt. Når mindst en af disse betingelser ikke længere er opfyldt, ophæver medlemsstaterne straks undtagelsen for det pågældende rederi.

4. Medlemsstaterne udarbejder en liste over rederier og skibe, der er fritaget i henhold til denne artikel, og sørger for, at listen holdes ajour. De meddeler disse oplysninger til Kommissionen og alle berørte medlemsstater.

5. Uanset stk. 1 og 2 kan en medlemsstat af sikringsmæssige grunde og i konkrete tilfælde anmode om fremlæggelse af de oplysninger, som kræves i henhold til regel 9, stk. 2.1, i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring, forud for anløb af en havn.

Artikel 8

Sikringskontrol i medlemsstaters havne

1. Certifikatkontrollen som fastsat i regel 9, stk. 1.1 (kontrol af skibe i havn), i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring foretages i havnen enten af den kompetente maritime sikringsmyndighed, jf. artikel 2, stk. 7, eller af de skibsinspektører, der er defineret i artikel 2, stk. 5, i direktiv 95/21/EF.

2. Når den ansvarlige for gennemførelsen af den certifikatkontrol, der er fastsat i stk. 1, har begrundet mistanke om, at skibet ikke opfylder SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring eller ISPS-koden, men ikke hører under en myndighed, som i den pågældende medlemsstat er ansvarlig for gennemførelse af foranstaltningerne i regel 9, stk. 1.2 og 1.3, i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring, meddeler vedkommende straks dette til den pågældende myndighed.

Artikel 9

Gennemførelse og efterlevelseskontrol

1. Medlemsstaterne gennemfører de administrative og kontrolmæssige opgaver, der følger af bestemmelserne i SOLAS-konventionens særlige tiltag til fremme af maritim sikring og af ISPS-koden. De sikrer sig, at alle nødvendige midler afsættes og anvendes til gennemførelse af denne forordning.

2. Medlemsstaterne udpeger et kontaktpunkt for maritim sikring senest den 1. juli 2004.

3. Medlemsstaterne vedtager hver især et nationalt program for gennemførelsen af denne forordning.

4. Seks måneder efter datoen for gennemførelsen af de i artikel 3 omhandlede foranstaltninger, indleder Kommissionen i samarbejde med det i stk. 2 omtalte kontaktpunkt inspektioner, herunder inspektioner af et passende udsnit af havnefaciliteter og relevante rederier for at efterprøve medlemsstaternes gennemførelse af denne forordning. Ved disse inspektioner tages der hensyn til de oplysninger, der er afgivet af det i stk. 2 nævnte kontaktpunkt, herunder kontrolrapporter. Nærmere bestemmelser om disse inspektioner fastsættes efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

5. De tjenestemænd, som Kommissionen pålægger at foretage inspektioner i henhold til stk. 4, fremlægger, før de udfører opgaven, en skriftlig tilladelse fra Kommissionens tjenestegrene, hvori inspektionens område, formål og startdato angives. Kommissionen giver i god tid de medlemsstater, der berøres af inspektionen, meddelelse om denne.

Den pågældende medlemsstat underkaster sig inspektionerne og sørger for, at de berørte organisationer og personer også underkaster sig inspektionerne.

6. Kommissionen fremsender inspektionsrapporterne til den pågældende medlemsstat, som senest tre måneder efter modtagelsen tilstrækkeligt detaljeret meddeler, hvilke foranstaltninger den har truffet for at rette op på eventuelle fejl. Rapporten og fortegnelsen over trufne foranstaltninger fremsendes til det udvalg, der er nævnt i artikel 11, stk. 1.

Artikel 10

Integration af ændringer til internationale instrumenter

1. Ved de gældende internationale instrumenter, der henvises til i artikel 2, som anvendes i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, forstås de instrumenter, som er trådt i kraft, inklusive de seneste ændringer hertil, med undtagelse af de ændringer, der er undtaget fra denne forordnings anvendelsesområde som følge af den procedure for efterlevelseskontrol, der er fastsat i stk. 5.

2. Integration af ændringer til de internationale instrumenter, der henvises til i artikel 2, for så vidt angår skibe i indenlandsk fart og de havnefaciliteter, der betjener dem, som er omfattet af denne forordning, for så vidt der er tale om en teknisk ajourføring af SOLAS-konventionens og ISPS-kodens bestemmelser, vedtages efter proceduren i artikel 11, stk. 2. Proceduren for overensstemmelseskontrol i stk. 5, finder ikke anvendelse i disse tilfælde.

3. Efter proceduren i artikel 11, stk. 2, kan der vedtages bestemmelser med henblik på at fastsætte harmoniserede procedurer for anvendelse af ISPS-kodens obligatoriske bestemmelser uden at gøre denne forordnings anvendelsesområde bredere

4. Inden for rammerne af denne forordning og med henblik på at begrænse risiciene for konflikt mellem Fællesskabets søfartslovgivning og internationale instrumenter samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen gennem samordningsmøder og/eller på andre passende måder med henblik på i givet fald at fastlægge en fælles holdning eller strategi i de kompetente internationale fora.

5. Der fastsættes hermed en procedure for efterlevelseskontrol, der skal sikre, at der fra forordningens anvendelsesområde kun undtages ændringer til et internationalt instrument, hvis det på grundlag af en evaluering, som Kommissionen har foretaget, fremgår, at der er en åbenbar risiko for, at denne ændring vil sænke standarderne for maritim sikring eller være uforenelig med fællesskabslovgivningen.

Proceduren for efterlevelseskontrol må kun anvendes til at foretage ændringer i denne forordning på de områder, der udtrykkeligt er omfattet af proceduren i artikel 11, stk. 2, og udelukkende inden for rammerne af de gennemførelsesbeføjelser, der er tillagt Kommissionen.

6. Under de i stk. 5 anførte omstændigheder indledes proceduren for efterlevelseskontrol af Kommissionen, som i givet fald handler efter anmodning fra en medlemsstat.

Efter vedtagelse af en ændring til et internationalt instrument forelægger Kommissionen omgående det udvalg, der er nævnt i artikel 11, stk. 1, et forslag til foranstaltninger, der har til formål at undtage den pågældende ændring fra denne forordning.

Proceduren for efterlevelseskontrol, der i givet fald indbefatter procedurerne i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, skal være afsluttet senest en måned inden udløbet af den periode, der er fastsat internationalt for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for denne ændrings ikrafttrædelse.

7. Hvis der foreligger en risiko som omtalt i stk. 5, første afsnit, afholder medlemsstaterne sig i den periode, hvor efterlevelseskontrollen gennemføres, fra initiativer af nogen art med henblik på at integrere ændringen i national lovgivning eller anvende ændringen til det pågældende internationale instrument.

8. Alle relevante ændringer til internationale instrumenter, som er integreret i Fællesskabets søfartslovgivning i overensstemmelse med stk. 5 og 6 offentliggøres til orientering i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 6 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioderne i henholdsvis litra b) og c) i artikel 6 fastsættes til en måned.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 12

Fortrolighed

Ved anvendelsen af denne forordning sikrer Kommissionen ved passende foranstaltninger i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom af 29. november 2001 om ændring af dens forretningsorden [1], at klassificerede oplysninger, som den har adgang til, eller som meddeles den af medlemsstaterne, beskyttes.

Medlemsstaterne træffer tilsvarende foranstaltninger i overensstemmelse med relevant national lovgivning.

Enhver medarbejder, der udfører sikringsinspektioner eller behandler klassificerede oplysninger i forbindelse med denne forordning, skal kunne godkendes til et passende sikkerhedsniveau på grundlag af en evaluering, der foretages af den medlemsstat, som den pågældende medarbejder er statsborger i.

Artikel 13

Formidling af oplysninger

1. Med forbehold af retten til aktindsigt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter [2] er de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 2 og 4, og artikel 9, stk. 6, omhandlede inspektionsrapporter og svar fra medlemsstaterne hemmelige og offentliggøres ikke. De stilles kun til rådighed for de relevante myndigheder, der kun videreformidler dem til de berørte parter, i det omfang kendskab hertil er påkrævet, og i overensstemmelse med de nationale regler om formidling af følsomme oplysninger.

2. Medlemsstater skal så vidt muligt og i overensstemmelse med national ret behandle oplysninger fra inspektionsrapporter og medlemsstaternes svar som fortrolige oplysninger, når disse vedrører andre medlemsstater.

3. Medmindre det er klart, at inspektionsrapporterne og svarene skal eller ikke skal offentliggøres, hører medlemsstaterne eller Kommissionen den berørte medlemsstat.

Artikel 14

Sanktioner

Medlemsstaterne sikrer, at de sanktioner, der anvendes ved overtrædelse af denne forordning, er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

[1] EFT L 317 af 3.12.2001, s. 1.
[2] EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

Artikel 15

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. juli 2004 med undtagelse af artikel 3, stk. 2 og 3, og artikel 9, stk. 4, som træder i kraft på og finder anvendelse fra de datoer, der er anført i disse bestemmelser.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 31. marts 2004.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
P. COX	D. ROCHE
Formand	*Formand*

BILAG I

ÆNDRINGER TIL BILAGET TIL DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN MED ÆNDRINGER

»KAPITEL XI-2

SÆRLIGE TILTAG TIL FREMME AF MARITIM SIKRING

Regel 1

Definitioner

1 Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, gælder følgende definitioner ved anvendelsen af dette kapitel:

.1 »Bulkcarrier« betyder en bulkcarrier som defineret i kapitel IX, regel 1.6.

.2 »Kemikalietankskib« betyder et kemikalietankskib som defineret i kapitel VII, regel 8.2.

.3 »Gastankskib« betyder et gastankskib som defineret i kapitel VII, regel 11.2.

.4 »Højhastighedsfartøj« betyder et fartøj som defineret i kapitel X, regel 1.2.

.5 »Mobile offshore drilling unit (MODU)« betyder en mekanisk fremdrevet MODU som defineret i kapitel IX, regel 1, der ikke er stationær.

.6 »Olietankskib« betyder et olietankskib som defineret i kapitel II-1, regel 2.12.

.7 »Rederi« betyder et rederi som defineret i kapitel IX, regel 1.

.8 »Grænseflade mellem skib og havn« betyder det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart er involveret i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser.

.9 »Havnefacilitet« er et område, der fastlægges af den kontraherende stat eller af den udpegede myndighed, hvor grænsefladen mellem skib og havn findes. Alt efter omstændighederne kan der være tale om ankerpladser, ventepladser og indsejlingsområder.

.10 »Aktiviteter mellem skibe« betyder aktiviteter, der ikke er forbundet med en havnefacilitet, men som indebærer overførsel af personer eller gods fra et skib til et andet.

.11 »Udpeget myndighed« betyder den eller de organisationer eller den eller de administrationer, der inden for den kontraherende stat er udpeget som værende ansvarlig for gennemførelsen af bestemmelserne i dette kapitel om dels sikring af havnefaciliteter, dels grænsefladen mellem skibet og havnen set fra havnefacilitetens synspunkt.

.12 »The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code« betyder den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter. Den indeholder en A-del (med obligatoriske bestemmelser) og en B-del (med vejledende bestemmelser) vedtaget den 12. december 2002 ved resolution 2 på konferencen for kontraherende stater til den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), som kan ændres af Organisationen på betingelse af, at:

.1 ændringer til kodens A-del vedtages, sættes i kraft og får retsvirkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel VIII i SOLAS-konventionen om procedurer for ændring af SOLAS-konventionens bilag bortset fra kapitel I, og at

.2 ændringer til kodens B-del vedtages af IMO's maritime sikkerhedskomité (MSC) i overensstemmelse med dens forretningsorden.

.13 »Sikringsrelateret hændelse« betyder enhver mistænkelig handling eller omstændighed, som udgør en trussel mod et skib, herunder en MODU og et højhastighedsfartøj, eller mod en havnefacilitet, grænseflade mellem skib og havn eller aktiviteter mellem skibe.

.14 »Sikringsniveau« er en angivelse af graden af risiko for, at en sikringsrelateret hændelse vil blive forsøgt eller vil forekomme.

.15 »Sikringserklæring« betyder en aftale indgået mellem et skib og enten en havnefacilitet eller et andet skib, som det har berøring med, hvori de sikringstiltag, som de hver især vil gennemføre, beskrives nærmere.

.16 »Anerkendt sikringsorganisation« betyder en organisation med passende ekspertise i sikringsanliggender og med relevant viden om skibs- og havnedrift, der er bemyndiget til at udføre en vurderings-, verificerings-, godkendelses- eller certificeringsaktivitet som krævet i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del.

2 Når begrebet »skib« anvendes i regel 3 til regel 13, omfatter det også MODU'er og højhastighedsfartøjer.

3 Når begrebet »alle skibe« anvendes i dette kapitel, betyder det alle skibe, som dette kapitel finder anvendelse på.

4 Når begrebet »kontraherende stat« anvendes i regel 3, 4, 7, 10, 11, 12 og 13, henvises der også til den »udpegede myndighed«.

Regel 2

Anvendelse

1 Dette kapitel finder anvendelse på:

.1 følgende typer skibe i international fart:

.1.1 passagerskibe, herunder højhastighedspassagerfartøjer,

.1.2 lastskibe, herunder højhastighedsfartøjer, med en bruttotonnage på 500 eller derover, og

.1.3 MODU'er samt

.2 havnefaciliteter, der betjener sådanne skibe i international fart.

2 Uanset bestemmelserne i stk. 1.2 skal de kontraherende stater afgøre, i hvilken udstrækning dette kapitel og de relevante afsnit i ISPS-kodens A-del finder anvendelse på de havnefaciliteter inden for deres territorium, der primært anvendes af skibe, der ikke er i international fart, men som lejlighedsvis skal betjene skibe, der anløber eller afsejler fra havnefaciliteterne i forbindelse med international fart.

2.1 De kontraherende stater skal i overensstemmelse med stk. 2 basere deres beslutninger på en sårbarhedsvurdering af havnefaciliteten, som foretages ifølge bestemmelserne i ISPS-kodens A-del.

2.2 En kontraherende stat må ikke med en beslutning, som den træffer i henhold til stk. 2, modarbejde det sikringsniveau, som søges opnået i kraft af dette kapitel eller ISPS-kodens A-del.

3 Dette kapitel finder ikke anvendelse på krigsskibe, troppetransportskibe eller andre skibe, som ejes eller drives af en kontraherende stat og kun bruges i dennes tjeneste til ikke-kommercielle formål.

4 Intet i dette kapitel skal være til skade for staters rettigheder eller pligter i henhold til international ret.

Regel 3

Kontraherende staters sikringsforpligtelser

1 Enhver administration skal fastlægge sikringsniveauer og sørge for, at skibe, der er berettiget til at føre dens flag, får oplysninger om sikringsniveauet. Når der sker ændringer i sikringsniveauet, skal oplysningerne herom ajourføres, alt efter hvad omstændighederne måtte kræve.

2 Enhver kontraherende stat skal fastlægge sikringsniveauer og sørge for, at havnefaciliteterne inden for dens territorium og skibe, inden de anløber, eller mens de er i havn inden for deres territorium, underrettes herom. Når der sker ændringer i sikringsniveauet, skal oplysningerne herom ajourføres, alt efter hvad omstændighederne måtte kræve.

Regel 4

Krav til rederier og skibe

1 Ethvert rederi skal opfylde de relevante krav i dette kapitel og i ISPS-kodens A-del under hensyntagen til den vejledning, der gives i ISPS-kodens B-del.

2 Ethvert skib skal opfylde de relevante krav i dette kapitel og i ISPS-kodens A-del under hensyntagen til den vejledning, der gives i ISPS-kodens B-del, og det skal bekræftes og certificeres, at det opfylder de nævnte krav, således som det angives i ISPS-kodens A-del.

3 Ethvert skib skal forud for anløb eller under ophold i havnen inden for en kontraherende stats territorium opfylde kravene til det sikringsniveau, som den pågældende kontraherende stat har fastlagt, hvis dette sikringsniveau er højere end det, der er fastlagt af det pågældende skibs administration.

4 Skibe skal uden ugrundet ophold reagere på enhver ændring til et højere sikringsniveau.

5 Når et skib ikke opfylder kravene i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del eller ikke kan opfylde kravene til det sikringsniveau, som Administrationen eller en anden kontraherende stat har fastlagt for dette skib, skal skibet underrette den relevante kompetente myndighed herom forud for enhver grænseflade mellem skib og havn eller forud for indsejling i havnen, uanset hvad der måtte indtræffe først.

Regel 5

Rederiers særlige ansvar

Rederiet skal sikre, at skibsføreren til hver en tid har oplysninger til sin rådighed om bord, som kan anvendes af de af den kontraherende stat behørigt bemyndigede embedsmænd til at fastslå:

.1 hvem der er ansvarlig for udnævnelse af besætningsmedlemmer eller andre personer, som på det pågældende tidspunkt er ansat eller beskæftiget om bord på skibet i en funktion, der vedrører skibets erhvervsmæssige drift

.2 hvem der har beslutningsansvaret, for så vidt angår skibets anvendelse, og

.3 hvem der i tilfælde af, at skibet anvendes i henhold til et certeparti, har indgået en sådan aftale om certeparti.

Regel 6

Skibets sikringsalarmsystem

1 Der skal installeres et sikringsalarmsystem i alle skibe, nærmere bestemt:

.1 i skibe bygget den 1. juli 2004 eller senere

.2 senest ved det første radiosyn efter den 1. juli 2004 i passagerskibe, herunder højhastighedspassagerfartøjer, som er bygget før den 1. juli 2004

.3 senest ved det første radiosyn efter den 1. juli 2004 i olietankskibe, kemikalietankskibe, gastankskibe, bulkcarriers og højhastighedslastfartøjer med en bruttotonnage på 500 eller derover, som er bygget før den 1. juli 2004, samt

.4 senest ved det første radiosyn efter den 1. juli 2006 i andre lastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover og MODU'er, som er bygget før den 1. juli 2004.

2 Når skibets sikringsalarmsystem aktiveres, skal det:

.1 igangsætte og sende en sikringsalarm fra skibet til en kompetent myndighed i land, som er udpeget af Administrationen, der under disse omstændigheder kan omfatte rederiet, med angivelse af skibet og dets position og af, at skibets sikring er truet eller er blevet bragt i fare

.2 ikke sende sikringsalarmen til andre skibe

.3 ikke aktivere alarmer om bord på skibet, og

.4 fortsætte sikringsalarmen, indtil den afbrydes og/eller nulstilles.

3 Skibets sikringsalarmsystem skal:

.1 kunne aktiveres fra broen og fra mindst et andet sted, og

.2 være i overensstemmelse med funktionsnormer, der ikke er ringere end de af Organisationen vedtagne.

4 Aktiveringspunkterne for skibets sikringsalarmsystem skal være således konstrueret, at alarmen ikke kan igangsættes utilsigtet.

5 Kravet om et sikringsalarmsystem på skibet kan opfyldes ved anvendelse af det radiosystem, der er installeret med henblik på at opfylde kravene i kapitel IV, forudsat at alle kravene i denne regel er opfyldt.

6 Når en Administration modtager underretning om en sikringsalarm fra et skib, skal den straks underrette den eller de stater herom, i hvis nærhed skibet opererer på det pågældende tidspunkt.

7 Når en kontraherende stat modtager underretning om en sikringsalarm fra et skib, som ikke er berettiget til at føre dens flag, skal den pågældende stat straks underrette den relevante administration herom og om fornødent den eller de stater, i hvis nærhed skibet opererer på det givne tidspunkt.

Regel 7

Trusler mod skibe

1 Enhver kontraherende stat skal fastlægge sikringsniveauer og sørge for, at oplysninger herom tilgår skibe, der opererer i eller har meddelt deres hensigt om at sejle ind i dens territorialfarvand.

2 Enhver kontraherende stat skal etablere et kontaktpunkt, hvorigennem sådanne skibe kan anmode om råd eller assistance, og hvortil de kan rapportere eventuelle sikringsrelaterede bekymringer om andre skibe, bevægelser eller meddelelser.

3 Når en angrebsrisiko er blevet identificeret, skal den berørte kontraherende stat underrette de berørte skibe og deres administration om følgende:

.1 sikringsniveauet på det pågældende tidspunkt

.2 eventuelle sikringstiltag, som de berørte skibe bør gennemføre for at beskytte sig selv mod angreb, i henhold til bestemmelserne i ISPS-kodens A-del, samt

.3 de fornødne sikringstiltag, som kyststaten måtte have besluttet at gennemføre.

Regel 8

Skibsførerens skøn i forbindelse med skibets sikkerhed og sikring

1 Skibsføreren må ikke hindres af rederiet, befragteren eller nogen anden person i at træffe eller iværksætte beslutninger, som efter hans faglige bedømmelse måtte være nødvendige for at opretholde skibets sikkerhed og sikring. Dette omfatter nægtelse af adgang til skibet for personer (undtagen personer, der er identificeret som behørigt bemyndiget af en kontraherende stat) eller deres effekter og nægtelse af at laste ladninger, herunder containere eller andre lukkede lasttransportenheder.

2 Hvis der efter skibsførerens faglige bedømmelse under driften opstår en konflikt mellem de sikkerhedskrav henholdsvis sikringskrav, som gælder for skibet, skal han efterleve de krav, der er nødvendige for at opretholde skibets sikkerhed. I sådanne tilfælde kan skibsføreren indføre midlertidige sikringstiltag og skal straks sende underretning herom til Administrationen og om fornødent til den kontraherende stat, i hvis havn skibet opererer, eller hvis havn det har til hensigt at anløbe. Sådanne midlertidige sikringstiltag, der iværksættes i henhold til denne regel, skal i så høj grad som muligt være forenelige med det gældende sikringsniveau. Når et sådant tilfælde påvises at foreligge, skal Administrationen sikre, at konflikten løses, og at muligheden for en gentagelse minimeres.

Regel 9

Foranstaltninger til kontrol og overholdelse af reglerne

1 Kontrol af skibe i havn

1.1 I dette kapitel er alle skibe, som kapitlet finder anvendelse på, underlagt kontrol af embedsmænd, som er behørigt bemyndiget af en anden kontraherende stat, når de befinder sig i en af den pågældende stats havne; disse embedsmænd kan være de samme, som udfører de i kapitel I, regel 19, nævnte funktioner. Denne kontrol skal være begrænset til en verificering af, at der forefindes et gyldigt internationalt sikringscertifikat om bord eller et gyldigt midlertidigt internationalt sikringscertifikat, som er udstedt i henhold til bestemmelserne i ISPS-kodens A-del (certifikat), som, hvis det er gyldigt, skal accepteres, medmindre der er klare grunde til at formode, at skibet ikke opfylder kravene i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del.

1.2 Når der foreligger sådanne klare grunde, eller når der ikke på anmodning kan fremvises et gyldigt certifikat, skal de af den kontraherende stat behørigt bemyndigede embedsmænd pålægge skibet et eller flere af de i stk. 1.3 nævnte kontrolforanstaltninger. Sådanne foranstaltninger, der pålægges skibet, skal stå i rimeligt forhold til forsømmelsen, idet der tages hensyn til vejledningen i ISPS-kodens B-del.

1.3 Sådanne kontrolforanstaltninger omfatter følgende: inspektion af skibet, forsinkelse af skibet, tilbageholdelse af skibet, begrænsninger i skibets drift, herunder dets bevægelser inden for havnen, eller skibets udvisning af havnen. De kan i tilgift eller alternativt omfatte andre mindre, administrative eller korrigerende forholdsregler.

2 Skibe, der har til hensigt at anløbe en anden kontraherende stats havn

2.1 Med henblik på at sikre, at skibet opfylder dette kapitel forud for indsejling i havnen, således at man undgår at skulle pålægge skibet kontrolforanstaltninger eller tage andre skridt, kan en kontraherende stat ved anvendelsen af dette kapitel kræve af skibe, der har til hensigt at anløbe en af dens havne, at de oplyser nedenstående til de af den pågældende stat behørigt bemyndigede embedsmænd:

.1 at skibet er i besiddelse af et gyldigt certifikat og navnet på den udstedende myndighed

.2 hvilket sikringsniveau der på det givne tidspunkt gælder for skibet

.3 hvilket sikringsniveau skibet opererede under i tidligere anløbne havne, hvor der har været en grænseflade mellem skibet og havnen inden for den i stk. 2.3 angivne tidsramme

.4 eventuelle særlige eller yderligere sikringstiltag, som blev iværksat af skibet i tidligere anløbne havne, hvor der har været en grænseflade mellem skibet og havnen inden for den i stk. 2.3 angivne tidsramme

.5 at passende procedurer for skibets sikring blev opretholdt under eventuelle skib til skib aktiviteter inden for den i stk. 2.3 angivne tidsramme

.6 eller andre praktiske sikringsrelaterede oplysninger (men ikke detaljer om skibets sikringsplan), idet der tages hensyn til vejledningen i ISPS-kodens B-del.

På den kontraherende stats forlangende skal skibet eller rederiet fremskaffe en bekræftelse på ovenstående, som er acceptabel for den pågældende kontraherende stat.

2.2 Alle skibe, som dette kapitel finder anvendelse på, og som har til hensigt at anløbe en havn i en anden kontraherende stat, skal tilvejebringe de i stk. 2.1 angivne oplysninger på anmodning fra de af den pågældende stat behørigt bemyndigede embedsmænd. Skibsføreren kan afvise at give sådanne oplysninger, men det kan i så fald indebære, at skibet nægtes adgang til havnen.

2.3 Skibet skal opbevare optegnelser over de i stk. 2.1 angivne oplysninger om de seneste ti anløb af havnefaciliteter.

2.4 Hvis de af den kontraherende stat behørigt bemyndigede embedsmænd i den havn, som skibet har til hensigt at anløbe, efter at have modtaget de i stk. 2.1 beskrevne oplysninger har klare grunde til at tro, at skibet ikke opfylder kravene i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del, skal disse embedsmænd forsøge at etablere kommunikation med og mellem skibet og Administrationen med henblik på at rette op på forsømmelsen. Hvis denne kommunikation ikke fører til, at skibet retter op på den manglende opfyldelse af kravene, eller hvis disse embedsmænd i øvrigt har klare grunde til at tro, at skibet ikke opfylder kravene i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del, kan de tage andre skridt over for det pågældende skib som angivet i stk. Sådanne skridt, der tages over for skibet, skal stå i rimeligt forhold til forsømmelsen, idet der tages hensyn til vejledningen i ISPS-kodens B-del.

2.5 Sådanne skridt omfatter følgende:

.1 et krav om, at der rettes op på de ikke-opfyldte krav

.2 et krav om, at skibet fortsætter til et nærmere angivet sted inden for den kontraherende stats territorialfarvand eller indre farvande

.3 en inspektion af skibet, hvis skibet har til hensigt at anløbe en af den kontraherende stats havne, og det allerede befinder sig i denne stats territorialfarvand, eller

.4 nægtelse af adgang til havnen.

Inden sådanne skridt tages, skal skibet underrettes om den kontraherende stats hensigter. Skibsføreren kan herefter tilbagekalde hensigten om at anløbe den pågældende havn. I sådanne tilfælde gælder denne regel ikke.

3 Tillægsbestemmelser

3.1 I tilfælde af:

.1 at et skib pålægges en kontrolforanstaltning, som ikke er en mindre, administrativ eller korrigerende forholdsregel som nævnt i stk. 1.3, eller

.2 at et af de i stk. 2.5 nævnte skridt tages, skal en af den kontraherende stat behørigt bemyndiget embedsmand straks skriftligt underrette Administrationen herom og angive, hvilke kontrolforanstaltninger der er blevet pålagt skibet, hvilke skridt der er taget, samt begrundelserne herfor. Den kontraherende stat, der har iværksat de pågældende kontrolforanstaltninger eller skridt, skal ligeledes underrette den anerkendte sikringsorganisation, som har udstedt certifikatet for det berørte skib, og Organisationen, når sådanne kontrolforanstaltninger eller skridt er iværksat.

3.2 Når skibet nægtes adgang til havnen eller udvises heraf, bør myndighederne i havnestaten formidle de relevante fakta til myndighederne i den stat, hvor skibet herefter har til hensigt at anløbe havne, hvis den kendes, og i enhver anden relevant kyststat, idet der tages hensyn til retningslinjer, som skal udarbejdes af Organisationen. Det skal sikres, at en sådan underretning sker fortroligt og sikkert.

3.3 Et skib skal kun nægtes havneanløb i henhold til stk. 2.4 og 2.5 eller kun udvises af en havn i henhold til stk. 1.1-1.3, hvis de af den kontraherende stat behørigt bemyndigede embedsmænd har klare grund til at tro, at skibet udgør en umiddelbar trussel mod personers, skibes eller anden ejendoms sikring eller sikkerhed, og når der ikke findes anden passende måde at fjerne denne trussel på.

3.4 De i stk. 1.3 nævnte kontrolforanstaltninger og de i stk. 2.5 nævnte skridt skal i henhold til denne regel kun gennemføres, indtil den manglende kravsopfyldelse, der har givet anledning til iværksættelsen af kontrolforanstaltninger eller skridt, er blevet korrigeret til den kontraherende stats tilfredshed, idet der tages hensyn til skibets eller Administrationens eventuelle handlingsforslag.

3.5 Når kontraherende stater udøver kontrol i henhold til stk. 1 eller tager skridt i henhold til stk. 2:

.1 skal der udfoldes enhver mulig bestræbelse på at undgå, at et skib unødigt tilbageholdes eller forsinkes. Hvis et skib alligevel udsættes for unødig tilbageholdelse eller forsinkelse, skal det være berettiget til kompensation for det tab eller den skade, det måtte have lidt, og

.2 adgang til skibet skal ikke hindres, hvis den er nødvendig i nødstilfælde, af humanitære årsager eller i sikringsøjemed.

Regel 10

Krav til havnefaciliteter

1 Enhver havnefacilitet skal opfylde de relevante krav i dette kapitel og i ISPS-kodens A-del under hensyntagen til den vejledning, der gives i ISPS-kodens B-del.

2 Enhver kontraherende stat med en eller flere havnefaciliteter inden for sit territorium, som denne regel finder anvendelse på, skal sikre:

.1 at sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteterne foretages, gennemgås revideres og godkendes i henhold til bestemmelserne i ISPS-kodens A-del, og

.2 at sikringsplaner for havnefaciliteterne udarbejdes, gennemgås, godkendes og iværksættes i henhold til bestemmelserne i ISPS-kodens A-del.

3 Enhver kontraherende stat skal udpege og videreformidle de foranstaltninger, der er nødvendige at tage stilling til i en sikringsplan for en havnefacilitet på de forskellige sikringsniveauer, herunder hvornår en sikringserklæring kræves fremlagt.

Regel 11

Alternative sikringsaftaler

1 Når en kontraherende stat gennemfører dette kapitel og ISPS-kodens A-del, kan den skriftligt indgå bilaterale eller multilaterale aftaler med andre kontraherende stater om alternative sikringsarrangementer, der dækker korte faste internationale sejlruter mellem havnefaciliteter beliggende inden for de respektive territorier.

2 Sådanne aftaler må ikke være til skade for sikringsniveauet på andre skibe eller i havnefaciliteter, der ikke er dækket af aftalen.

3 Skibe, der er dækket af en sådan aftale, må ikke indgå i skib til skib aktiviteter med skibe, der ikke er dækket af aftalen.

4 Sådanne aftaler skal jævnligt revideres i lyset af de indhøstede erfaringer og eventuelle ændringer i de særlige omstændigheder ved eller vurderede trusler mod sikringen af de skibe, havnefaciliteter eller ruter, der er dækket af aftalen.

Regel 12

Ækvivalente sikringsarrangementer

1 En Administration kan tillade et bestemt skib eller en gruppe af skibe, der er berettiget til at føre dens flag, at gennemføre andre sikringstiltag, som svarer til dem, der er nævnt i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del, forudsat at sådanne sikringstiltag er mindst lige så effektive som det i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del foreskrevne. Den administration, som tillader sådanne sikringstiltag, skal formidle de nærmere detaljer herom til Organisationen.

2 Når en kontraherende stat gennemfører dette kapitel og ISPS-kodens A-del, kan den tillade en bestemt havnefacilitet eller gruppe af havnefaciliteter, der er beliggende inden for dens territorium, og som ikke er dækket af en aftale indgået i henhold til regel 11, at gennemføre sikringstiltag, der er ækvivalente med de i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del foreskrevne, forudsat at sådanne sikringstiltag er mindst lige så effektive som de i dette kapitel eller i ISPS-kodens A-del foreskrevne. Den kontraherende stat, som tillader sådanne sikringstiltag, skal formidle de nærmere detaljer herom til Organisationen.

Regel 13

Videreformidling af oplysninger

1 Senest den 1. juli 2004 skal enhver kontraherende stat videreformidle nedenstående oplysninger til Organisationen og gøre dem tilgængelige til orientering for rederier og skibe:

.1 navn og kontaktadresse på dens nationale myndighed(er), som har ansvaret for sikring af skibe og havnefaciliteter

.2 de områder inden for dens territorium, der er omfattet af de godkendte sikringsplaner for havnefaciliteter

.3 navn og kontaktadresse på de personer, der er udpeget til at stå til rådighed døgnet rundt med hensyn til at modtage og reagere på enhver underretning fra en kontraherende stat, der udfører de i regel 6.2.1 nævnte sikringsalarmer fra skib til land

.4 navn og kontaktadresse på de personer, der er udpeget til at stå til rådighed døgnet rundt med hensyn til at modtage og reagere på enhver underretning fra en kontraherende stat, der udfører de i regel 9.3.1 nævnte kontrolforanstaltninger og foranstaltninger i forbindelse med regeloverholdelse, samt

.5 navn og kontaktadresse på de personer, der er udpeget til at stå til rådighed døgnet rundt med hensyn til at yde rådgivning eller assistance til skibe, og som skibene kan underrette om eventuelle sikringsrelaterede bekymringer som nævnt i regel 7.2. Den skal derefter ajourføre sådanne oplysninger, så snart der forekommer ændringer heri. Organisationen skal videreformidle oplysningerne til andre kontraherende stater til orientering for disses embedsmænd.

2 Senest den 1. juli 2004 skal enhver kontraherende stat oplyse Organisationen om navn og kontaktadresse på enhver anerkendt sikringsorganisation, som er bemyndiget til at handle på dens vegne, samt nærmere oplysninger om det særlige ansvar og betingelserne for den bemyndigelse, som er overdraget disse organisationer. Sådanne oplysninger skal ajourføres, så snart der forekommer ændringer heri. Organisationen skal videreformidle oplysningerne til andre kontraherende stater til orientering for disses embedsmænd.

3 Senest den 1. juli 2004 skal enhver kontraherende stat videreformidle en liste til Organisationen over de godkendte sikringsplaner for de havnefaciliteter, som er beliggende inden for dens territorium, sammen med oplysning om det eller de områder, der er omfattet af hver enkelt godkendt sikringsplan for en havnefacilitet, og den tilhørende godkendelsesdato, hvorefter det skal videreformidles, når:

.1 ændringer i det eller de områder, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for en havnefacilitet, skal indføres eller er blevet indført. I sådanne tilfælde skal det videreformidles, hvilke ændringer der er sket i det eller de områder, der er omfattet af planen, og fra hvilken dato disse ændringer er trådt eller skal træde i kraft

.2 en godkendt sikringsplan for en havnefacilitet, der er tidligere har figureret på den til Organisationen fremsendte liste, skal tilbagekaldes eller er blevet tilbagekaldt. I sådanne tilfælde skal det videreformidles, fra hvilken dato tilbagekaldelsen var eller bliver gældende. Underretning af Organisationen skal ske så hurtigt som praktisk muligt, og

.3 der skal foretages tilføjelser til listen over godkendte sikringsplaner for havnefaciliteter. I sådanne tilfælde skal det videreformidles, hvilket eller hvilke områder der er omfattet af planen, og godkendelsesdatoen angives.

4 Fra den 1. juli 2004 skal enhver kontraherende stat hvert femte år tilsende Organisationen en revideret og ajourført liste over alle de godkendte sikringsplaner, der er gældende for de havnefaciliteter, som er beliggende inden for dens territorium, og det eller de områder, som er omfattet af hver af de godkendte sikringsplaner for havnefaciliteter, samt de tilhørende godkendelsesdatoer (tillige med godkendelsesdatoer for enhver ændring hertil). Denne liste overflødiggør og erstatter alle de oplysninger, der er formidlet til Organisationen i henhold til stk. 3 i løbet af de foregående fem år.

5 Enhver kontraherende stat skal underrette Organisationen om, at der er indgået en aftale i henhold til regel 11. Underretningen skal indeholde følgende:

.1 navnene på de kontraherende stater, som har indgået aftalen

.2 de havnefaciliteter og faste ruter, som er omfattet af aftalen

.3 hyppigheden for revision af aftalen

.4 aftalens ikrafttrædelsesdato og

.5 oplysninger om eventuelle høringer af andre kontraherende stater.

Herefter skal den så hurtigt, som det er praktisk muligt, videreformidle oplysninger herom til Organisationen, når aftalen ændres eller udløber.

6 Enhver kontraherende stat, der i henhold til bestemmelserne i regel 12 tillader ækvivalente sikringsarrangementer for et skib, der er berettiget til at føre dens flag, eller for en havnefacilitet, der er beliggende inden for dens territorium, skal underrette Organisationen herom i detaljer.

7 Organisationen skal stille oplysninger, der er videreformidlet i henhold til paragraf 3, til rådighed for andre kontraherende stater, når den anmodes herom.«

BILAG II

»INTERNATIONAL KODE FOR SIKRING AF SKIBE OG HAVNEFACILITETER

PRÆAMBEL

1. Ved den diplomatiske konference om maritim sikring, som blev afholdt i London i december 2002, vedtog man nye bestemmelser i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 og i denne kode, som øger den maritime sikring. Disse nye bestemmelser udgør de internationale rammer, som skibe og havnefaciliteter i samarbejde kan anvende til at opspore og forhindre handlinger, der truer sikringen af søtransportsektoren.

2. På baggrund af de tragiske begivenheder den 11. september 2001 enedes man ved det 22. møde i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) forsamling i november 2001 om at udvikle nye foranstaltninger vedrørende sikring af skibe og havnefaciliteter med henblik på vedtagelse ved en konference i december 2002 blandt de kontraherende stater i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (også kendt som den diplomatiske konference om maritim sikring). Forberedelsen af den diplomatiske konference blev overladt til IMO's maritime sikkerhedskomité (MSC) på grundlag af bidrag fra medlemsstaterne, tværstatslige organisationer og ikke-statslige organisationer i samråd med IMO.

3. For at fremskynde udviklingen og vedtagelsen af hensigtsmæssige sikringsforanstaltninger nedsatte MSC ved sit første ekstraordinære møde i november 2001 en særlig arbejdsgruppe om maritim sikring, som mødtes i perioden mellem MSC's møder. Denne arbejdsgruppes første møde blev afholdt i februar 2002, og resultaterne af drøftelserne blev rapporteret til MSC og behandlet ved dets 75. møde i marts 2002, hvor man nedsatte en ad hoc-arbejdsgruppe, som skulle videreudvikle de fremsatte forslag. Ved MSC's 75. møde behandlede man denne arbejdsgruppes rapport, og anbefalede, at arbejdet skulle videreføres gennem endnu et møde i den særlige arbejdsgruppe, som blev afholdt i september 2002. Ved MSC's 76. møde drøftede man resultaterne af arbejdsgruppens møde i september 2002 og det arbejde, der blev udført ved arbejdsgruppens møde, som blev afholdt i forbindelse med komitéens 76. møde i december 2002, umiddelbart forud for den diplomatiske konference, og man enedes om den endelige udgave af de tekstudkast, som skulle behandles ved den diplomatiske konference.

4. Ved den diplomatiske konference (9.-13. december 2002) vedtog man desuden ændringer af bestemmelserne i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (SOLAS 74), idet man fremskyndede gennemførelsen af kravet om at installere automatiske identifikationssystemer og vedtog nye regler i kapitel XI-1 i SOLAS 74 om angivelse af skibets identifikationsnummer og opbevaring af en fortløbende skibshistorik. Ved den diplomatiske konference vedtog man desuden en række resolutioner, som bl.a. omfatter gennemførelse og revision af nærværende kode, teknisk samarbejde og samarbejde med Den Internationale Arbejdsorganisation og Verdenstoldorganisationen. Man erkendte, at der kan være behov for gennemgang og ændring af visse nye bestemmelser vedrørende maritim sikring, når disse to organisationer har udført deres arbejde.

5. Bestemmelserne i kapitel XI-2 i SOLAS 74 og denne kode gælder både skibe og havnefaciliteter. Beslutningen om at udvide SOLAS 74 til at omfatte havnefaciliteter blev truffet ud fra den betragtning, at SOLAS 74 er det hurtigste middel til at sikre, at de nødvendige sikringsforanstaltninger hurtigt træder i kraft og får effekt. Man enedes dog også om, at bestemmelserne vedrørende havnefaciliteter udelukkende skulle gælde for grænsefladen mellem skib og havn. Det overordnede spørgsmål om sikring af havneområder vil blive behandlet gennem yderligere fælles bestræbelser hos Den Internationale Søfartsorganisation og Den Internationale Arbejdsorganisation. Derudover enedes man om, at bestemmelserne ikke skulle omfatte den umiddelbare reaktion på et angreb eller eventuelle nødvendige oprydningsaktiviteter efter et sådant angreb.

6. Ved udformningen af bestemmelserne har man lagt stor vægt på at sikre forenelighed med bestemmelserne i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 med ændringer, den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) og det harmoniserede system for syn og certificering.

7. Bestemmelserne afspejler en markant ændring af den internationale søfartsindustris indgangsvinkel til spørgsmålet om sikring af søtransportsektoren. Det erkendes, at de muligvis vil pålægge visse kontraherende stater en væsentlig ekstrabyrde. Vigtigheden af teknisk samarbejde, som skal hjælpe de kontraherende stater med at gennemføre bestemmelserne, anerkendes fuldt ud.

8. Gennemførelse af bestemmelserne vil kræve fortsat, effektivt samarbejde og forståelse blandt alle parter, som anvender eller beskæftiger sig med skibe og havne, herunder skibsbesætninger, havnepersonale, passagerer, lastejere, aktører inden for skibs- og havneforvaltning samt myndigheder med ansvar for sikring på nationalt og lokalt plan. Eksisterende praksis og procedurer vil skulle revideres og ændres, hvis de ikke garanterer et tilstrækkeligt sikringsniveau. Af hensyn til øget maritim sikring vil shipping- og havneindustrierne og de nationale og lokale myndigheder skulle bære større byrder.

9. Der skal tages hensyn til retningslinjerne i del B i denne kode ved gennemførelsen af de sikringsbestemmelser, der opstilles i kapitel XI-2 i SOLAS 74 og i del A i denne kode. Det erkendes dog, at retningslinjernes anvendelighed kan variere afhængigt af havnens/skibets beskaffenhed, branchen og/eller lasten.

10. Denne kodes indhold må ikke fortolkes eller anvendes på en måde, som strider imod den fornødne respekt for de grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, som er fastlagt i de relevante internationale instrumenter, navnlig vedrørende søfolk og flygtninge, herunder Den Internationale Arbejdsorganisations erklæring om principper og grundlæggende rettigheder på arbejdspladsen og de internationale standarder vedrørende søfolk og havnearbejdere.

11. I erkendelse af, at konventionen om lettelse af international samfærdsel ad søvejen fra 1965 med ændringer foreskriver, at de offentlige myndigheder skal lade udenlandske besætningsmedlemmer gå i land, mens det skib, som de ankommer med, er i havn, forudsat at reglerne vedrørende skibets ankomst overholdes, og de offentlige myndigheder ikke kan nægte dem tilladelse til at gå i land af hensyn til folkesundheden eller den offentlige orden og sikkerhed, skal de kontraherende stater, når de godkender skibes og havnefaciliteters sikringsplaner, tage i betragtning, at skibets besætning lever og arbejder om bord og har behov for landlov og adgang til velfærdsydelser på land, herunder lægebehandling.

DEL A

OBLIGATORISKE KRAV VEDRØRENDE BESTEMMELSERNE I KAPITEL XI-2 I DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN, 1974, MED ÆNDRINGER

1 GENERELT

1.1 Indledning

Denne del af den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter indeholder obligatoriske bestemmelser, som anføres i kapitel XI-2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 med ændringer.

1.2 Målsætninger

Målsætningerne for denne kode er:

.1 at fastlægge internationale rammer for samarbejde mellem kontraherende stater, regeringsorganer, lokale myndigheder samt shipping- og havneindustrier for at opspore sikringstrusler og træffe præventive foranstaltninger mod sikringsrelaterede hændelser, som berører skibe eller havnefaciliteter, der anvendes i international samhandel

.2 at fastlægge de kontraherende staters, regeringsorganernes, de lokale myndigheders og shipping- og havneindustriernes respektive roller og ansvar på nationalt og internationalt plan, hvad angår maritim sikring

.3 at sikre tidlig og effektiv indsamling og udveksling af sikringsrelaterede oplysninger

.4 at tilvejebringe metoder til sikringsvurdering for at have planer og procedurer klar til at reagere på ændringer i sikringsniveauet, samt

.5 at sikre tiltroen til, at der er iværksat tilstrækkelige og rimelige maritime sikringsforanstaltninger.

1.3 Funktionelle krav

For at leve op til målsætningerne indeholder denne kode en række funktionelle krav. Disse omfatter, men er ikke begrænset til:

.1 indsamling og vurdering af oplysninger vedrørende sikringstrusler og udveksling af disse oplysninger med de relevante kontraherende stater

.2 krav om ajourføring af kommunikationsprotokoller for skibe og havnefaciliteter

.3 forhindring af uautoriseret adgang til skibe, havnefaciliteter og disses områder med adgangsbegrænsning

.4 forebyggelse af medtagning af ulovlige våben, antændelige indretninger og sprængstoffer på skibe og havnefaciliteter

.5 tilvejebringelse af midler til alarmering som reaktion på sikringstrusler eller -hændelser

.6 krav om sikringsplaner for skibe og havnefaciliteter, som baseres på sårbarhedsvurderinger, samt

.7 krav om uddannelse og øvelser for at sikre kendskab til sikringsplanerne og -procedurerne.

2 DEFINITIONER

2.1 Medmindre andet anføres, har følgende begreber denne betydning i denne del:

.1 Konvention betyder den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 med ændringer

.2 Regel betyder en regel i konventionen

.3 Kapitel betyder et kapitel i konventionen

.4 Skibets sikringsplan betyder en plan, som udarbejdes for at sikre anvendelse af foranstaltninger om bord på skibet, der skal beskytte personer om bord, last, lasttransportenheder, storesrum eller skibet mod risiciene ved en sikringsrelateret hændelse

.5 Havnefacilitetens sikringsplan betyder en plan, som udarbejdes for at sikre anvendelse af foranstaltninger, der skal beskytte havnefaciliteten og skibe, personer, last, lasttransportenheder og storesrum inden for havnefaciliteten mod risiciene ved en sikringsrelateret hændelse

.6 Skibets sikringsofficer betyder den person om bord på skibet, som rapporterer til skibsføreren, og som er udpeget af rederiet som ansvarlig for sikring af skibet, herunder gennemførelse og ajourføring af skibets sikringsplan og for forbindelse med rederiets sikringsofficer og havnefacilitetens sikringsansvarlige

.7 Rederiets sikringsofficer betyder den person, som rederiet har udpeget til at sikre, at der gennemføres en sikringsvurdering af skibet, og at der udarbejdes en sikringsplan for skibet, som forelægges for godkendelse og derefter gennemføres og ajourføres. Derudover har sikringsofficeren ansvaret for forbindelsen til havnefacilitetens sikringsansvarlige og skibets sikringsofficer

.8 Havnefacilitetens sikringsansvarlige betyder den person, der udpeges som ansvarlig for udarbejdelse, gennemførelse, revision og ajourføring af havnefacilitetens sikringsplan og for forbindelsen til skibets og rederiets sikringsofficerer

.9 Sikringsniveau 1 er det niveau, hvor hensigtsmæssige, minimale beskyttelses-/sikringsforanstaltninger skal opretholdes til enhver tid

.10 Sikringsniveau 2 er det niveau, hvor hensigtsmæssige, supplerende beskyttelses-/sikringsforanstaltninger skal opretholdes i en periode pga. forhøjet risiko for en sikringsrelateret hændelse

.11 Sikringsniveau 3 er det niveau, hvor yderligere, specifikke beskyttelses-/sikringsforanstaltninger skal opretholdes i en begrænset periode, hvis en sikringsrelateret hændelse er sandsynlig eller overhængende, selvom det måske ikke er muligt at udpege det specifikke mål

2.2 I denne kode omfatter termen »skib« mobile offshore-boreenheder og højhastighedsfartøjer som defineret i regel XI-2/1.

2.3 I forbindelse med omtale af havnefaciliteter omfatter begrebet »kontraherende stat« en reference til den »udpegede myndighed«, når det anvendes i afsnit 14 til 18.

2.4 Termer, som ikke defineres specifikt i denne del, har den betydning, som de tillæges i kapitel I og XI-2.

3 ANVENDELSE

3.1 Denne kode finder anvendelse på:

.1 følgende typer skibe i international fart:

.1 passagerskibe, herunder højhastighedsfartøjer

.2 lastskibe, herunder højhastighedsfartøjer, med en bruttotonnage på 500 eller derover, og

.3 MODU'er samt

.2 havnefaciliteter, der betjener sådanne skibe i international fart.

3.2 Uanset bestemmelserne i afsnit 3.1.2, skal de kontraherende stater afgøre omfanget af anvendelsen af denne del af koden på de havnefaciliteter inden for deres territorium, som, selvom de primært anvendes af skibe, der ikke er i international drift, lejlighedsvis skal betjene skibe, som ankommer fra eller afsejler på en international rejse.

3.2.1 De kontraherende stater skal basere deres beslutninger i henhold til afsnit 3.2 på en sårbarhedsvurdering af havnefaciliteterne, som gennemføres i overensstemmelse med denne del af koden.

3.2.2 Beslutninger, som en kontraherende stat træffer i henhold til afsnit 3.2, må ikke bringe det sikringsniveau, der søges opnået med kapitel XI-2 eller denne del af koden, i fare.

3.3 Denne kode gælder ikke krigsskibe, sømilitære hjælpeskibe eller andre skibe, som ejes eller drives af en kontraherende stat og kun anvendes i statslig, ikke-kommerciel drift.

3.4 Afsnit 5 til 13 og 19 i denne del gælder rederier og skibe, således som anført i regel XI-2/4.

3.5 Afsnit 5 og 14 til 18 i denne del gælder havnefaciliteter, således som anført i regel XI-2/10.

3.6 Bestemmelserne i denne kode gælder med forbehold af staternes rettigheder og forpligtelser i henhold til international lov.

4 DE KONTRAHERENDE STATERS ANSVAR

4.1 Med forbehold af bestemmelserne i regel XI-2/3 og XI-2/7 skal de kontraherende stater fastsætte sikringsniveauerne og opstille retningslinjer for beskyttelse mod sikringsrelaterede hændelser. Jo højere sikringsniveau, desto større sandsynlighed for en sikringsrelateret hændelse. Blandt faktorer, der skal overvejes ved fastsættelse af sikringsniveauet, kan nævnes:

.1 hvor troværdige oplysningerne om truslen er

.2 hvor velfunderede oplysningerne om truslen er

.3 hvor specifikke eller presserende oplysningerne om truslen er, samt

.4 de potentielle konsekvenser af en sådan sikringsrelateret hændelse.

4.2 Når de kontraherende stater fastsætter sikringsniveau 3, skal de efter behov udstede hensigtsmæssige instruktioner og tilvejebringe sikringsrelaterede oplysninger til de skibe og havnefaciliteter, som kan blive berørt.

4.3 De kontraherende stater kan uddelegere visse af deres sikringsrelaterede pligter i henhold til kapitel XI-2 og denne del af koden til en anerkendt sikringsorganisation, dog med undtagelse af:

.1 at fastsætte det gældende sikringsniveau

.2 at godkende en sårbarhedsvurdering af en havnefacilitet og efterfølgende ændringer af en godkendt vurdering

.3 at fastslå, hvilke havnefaciliteter der skal udpege en sikringsansvarlig for faciliteten

.4 at godkende en sikringsplan for en havnefacilitet og efterfølgende ændringer af en godkendt plan

.5 at gennemføre kontrol- og tilpasningsforanstaltninger i henhold til regel XI-2/9, samt

.6 at fastsætte kravene til en sikringserklæring.

4.4 De kontraherende stater skal i den udstrækning, de finder det hensigtsmæssigt, afprøve effektiviteten af sikringsplanerne for skibe og havnefaciliteter, evt. ændringer af disse planer, som de har godkendt, eller — for skibes vedkommende — planer, som er blevet godkendt på deres vegne.

5. SIKRINGSERKLÆRING

5.1 De kontraherende stater skal afgøre, hvornår der er behov for en sikringserklæring, ved at vurdere den risiko, som grænsefladen og aktiviteterne mellem skib og havn eller mellem skibe indbyrdes udgør for personer, ejendom og miljø.

5.2 Et skib kan anmode om udarbejdelse af en sikringserklæring, hvis:

.1 skibet befinder sig på et højere sikringsniveau end den havnefacilitet eller det skib, som det er i kontakt med

.2 der findes en aftale om sikringserklæringer mellem kontraherende stater, som omfatter visse internationale ruter eller særlige skibe på disse ruter

.3 der har været en sikringstrussel eller -hændelse, som har berørt skibet eller havnefaciliteten

.4 skibet befinder sig ved en havnefacilitet, som ikke er blevet pålagt at have og gennemføre en godkendt sikringsplan, eller

.5 skibet udfører aktiviteter med et andet skib, som ikke er blevet pålagt at have og gennemføre en godkendt sikringsplan for skibet.

5.3 Anmodninger om udarbejdelse af en sikringserklæring i henhold til dette afsnit skal imødekommes af den pågældende havnefacilitet eller det pågældende skib.

5.4 Sikringserklæringen skal udarbejdes af:

.1 skibsføreren eller skibssikringsofficeren på vegne af skibet/skibene og, om fornødent

.2 havnefacilitetens sikringsansvarlige eller — hvis den kontraherende stat foretrækker dette — et andet organ med ansvar for sikring på landsiden på vegne af havnefaciliteten.

5.5 Sikringserklæringen skal omhandle de sikringskrav, som skal opfyldes i fællesskab af en havnefacilitet og et skib (eller flere skibe indbyrdes), ligesom den skal specificere hver parts ansvar.

5.6 De kontraherende stater skal under hensyntagen til bestemmelserne i regel XI-2/9.2.3 angive den minimumsperiode, hvori sikringserklæringer skal opbevares af havnefaciliteterne inden for deres territorium.

5.7 Administrationerne skal under hensyntagen til bestemmelserne i regel XI-2/9.2.3 angive den minimumsperiode, hvori sikringserklæringer skal opbevares af skibe, som har ret til at sejle under deres flag.

6 Rederiets forpligtelser

6.1 Rederiet skal sikre, at skibets sikringsplan indeholder en entydig erklæring, hvor skibsførerens bemyndigelse understreges. Rederiet skal i skibets sikringsplan fastslå, at skibsføreren har den overordnede bemyndigelse og det overordnede ansvar for at træffe beslutninger vedrørende skibets sikring og sikkerhed og for at anmode om assistance fra rederiet eller en kontraherende stat, hvis dette er nødvendigt.

6.2 Rederiet skal sørge for, at dets sikringsofficer, skibsføreren og skibets sikringsofficer får den fornødne støtte til at to varetage deres opgaver og ansvar i overensstemmelse med kapitel XI-2 og denne del af koden.

7. Sikring af skibe

7.1 Et skib skal handle ud fra de sikringsniveauer, der opstilles af de kontraherende stater, som beskrevet nedenfor.

7.2 På sikringsniveau 1 skal følgende aktiviteter udføres gennem hensigtsmæssige foranstaltninger på alle skibe og under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode med henblik på at udpege sikringsrelaterede hændelser og træffe forebyggende foranstaltninger mod dem:

.1 Sørge for, at alle skibets sikringsfunktioner virker tilfredsstillende

.2 kontrollere adgangen til skibet

.3 kontrollere ombordtagningen af personer og disses effekter

.4 overvåge områder med adgangsbegrænsning for at sikre, at kun bemyndigede personer har adgang hertil

.5 overvåge dækarealer og områder omkring skibet

.6 føre tilsyn med håndteringen af last og storesrum

.7 sikre adgang til sikringsrelateret kommunikation.

7.3 På sikringsniveau 2 skal de supplerende beskyttelsesforanstaltninger, som specificeres i skibets sikringsplan, gennemføres for hver aktivitet, der beskrives i afsnit 7.2, under hensyntagen til retningslinjerne i del B i denne kode.

7.4 På sikringsniveau 3 skal de yderligere, specifikke beskyttelsesforanstaltninger, som specificeres i skibets sikringsplan, gennemføres for hver aktivitet, der beskrives i afsnit 7.2, under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode.

7.5 Når administrationen fastsætter sikringsniveau 2 eller 3, skal skibet bekræfte modtagelsen af instruktionerne om ændring af sikringsniveauet.

7.6 Før et skib anløber — eller mens det ligger i — en havn inden for en kontraherende stats territorium, hvor sikringsniveauet er 2 eller 3, skal skibet bekræfte modtagelsen af denne instruktion og bekræfte over for havnefacilitetens sikringsansvarlige, at man har påbegyndt gennemførelsen af passende foranstaltninger og procedurer, som beskrevet i skibets sikringsplan og — i tilfælde af sikringsniveau 3 — i de instruktioner, der udsendes af den kontraherende stat, der har fastsat sikringsniveauet. Skibet skal indberette eventuelle problemer med gennemførelsen. I disse tilfælde skal havnefacilitetens sikringsansvarlige og skibets sikringsofficerer holde kontakt med hinanden og koordinere de foranstaltninger, der skal træffes.

7.7 Hvis et skib allerede befinder sig på eller af administrationen pålægges at fastsætte et højere sikringsniveau end det, der er fastsat for den havn, som det agter at anløbe eller allerede befinder sig i, skal skibet straks underrette den kompetente myndighed hos den kontraherende stat, inden for hvis territorium havnefaciliteten ligger, og havnefacilitetens sikringsansvarlige om situationen.

7.7.1 I disse tilfælde skal skibets sikringsofficer og havnefacilitetens sikringsansvarlige holde kontakt med hinanden og koordinere de foranstaltninger, der skal træffes.

7.8 En administration, som pålægger skibe, der har ret til at sejle under dens flag, at fastsætte sikringsniveau 2 eller 3 i en havn hos en anden kontraherende stat, skal straks underrette denne stat herom.

7.9 Når kontraherende stater fastsætter sikringsniveauer og giver oplysninger om niveauerne til skibe, der sejler i deres territorialfarvand eller har meddelt, at de agter at sejle ind i dette, skal skibene tilrådes at udvise agtpågivenhed og straks over for deres administration og eventuelle kyststater i nærheden indberette alle de oplysninger, som de modtager, og som kan påvirke den maritime sikring i området.

7.9.1 Når en kontraherende stat underretter sådanne skibe om det gældende sikringsniveau, skal den under hensyntagen til retningslinjerne i del B i denne kode også underrette disse skibe om evt. sikringsforanstaltninger, som de skal træffe, og om fornødent om foranstaltninger, der er truffet af den kontraherende stat for at yde beskyttelse mod truslen.

8. VURDERING AF SKIBES SIKRING

8.1 Vurderingen af et skibs sikring er en væsentlig og integreret del af processen med at udarbejde og ajourføre skibets sikringsplan.

8.2 Rederiets sikringsofficer skal sikre, at sikringsvurderingen af skibet udføres af personer med de fornødne færdigheder til at vurdere et skibs sikring i overensstemmelse med dette afsnit og under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode.

8.3 Med forbehold af bestemmelserne i afsnit 9.2.1 kan en anerkendt sikringsorganisation udføre sikringsvurderingen af et bestemt skib.

8.4 Vurderingen af et skibs sikring skal ud over en sikringsundersøgelse på stedet som minimum omfatte følgende elementer:

.1 udpegelse af eksisterende sikringsforanstaltninger, -procedurer og -aktiviteter

.2 udpegelse og evaluering af væsentlige funktioner på skibet, som det er vigtigt at beskytte

.3 udpegelse af mulige trusler mod væsentlige funktioner på skibet og sandsynligheden for, at de opstår, med det mål at fastsætte og prioritere sikringsforanstaltningerne, samt

.4 udpegelse af svagheder, herunder menneskelige faktorer i infrastrukturen, politikken og procedurerne.

8.5 Sikringsvurderingen af skibet skal dokumenteres, revideres, accepteres og opbevares af rederiet.

9 SKIBETS SIKRINGSPLAN

9.1 Om bord på hvert skib skal der være en sikringsplan for skibet, som er godkendt af administrationen. I planen skal der tages hensyn til de tre sikringsniveauer, der defineres i denne del af koden.

9.1.1 Med forbehold af bestemmelserne i afsnit 9.2.1 kan en anerkendt sikringsorganisation udarbejde sikringsplanen for et bestemt skib.

9.2 Administrationen kan overlade det til anerkendte sikringsorganisationer at kontrollere og godkende skibes sikringsplaner eller revision af tidligere godkendte planer.

9.2.1 I disse tilfælde må den anerkendte sikringsorganisation, som gennemfører revisionen og godkendelsen af et bestemt skibs sikringsplan eller ændringer af den, ikke have været involveret i hverken sikringsvurderingen af skibet eller udarbejdelsen eller ændringen af den sikringsplan for skibet, som revideres.

9.3 Når et skibs sikringsplan eller ændringer af en tidligere godkendt plan forelægges til godkendelse, skal de vedlægges den sikringsvurdering, som udgør grundlaget for udarbejdelsen af planen eller ændringerne.

9.4 En sådan plan skal udarbejdes under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode og udformes på skibets arbejdssprog. Hvis arbejdssproget eller -sprogene ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse på et af disse sprog. Planen skal som minimum omfatte følgende:

.1 foranstaltninger rettet mod at forhindre, at våben, farlige stoffer og anordninger beregnet til brug mod personer, skibe eller havne, som skibet ikke har tilladelse til at fragte, bringes om bord på skibet

.2 udpegelse af områder med adgangsbegrænsning og foranstaltninger til sikring mod uautoriseret adgang til dem

.3 foranstaltninger til sikring mod uautoriseret adgang til skibet

.4 procedurer for imødegåelse af sikringstrusler og brud på sikringen, herunder forholdsregler til opretholdelse af kritiske funktioner på skibet eller ved grænsefladen mellem skib og havn

.5 procedurer for efterlevelse af evt. sikringsinstruktioner, som kontraherende stater måtte udsende på sikringsniveau 3

.6 procedurer for evakuering i tilfælde af sikringstrusler eller brud på sikringen

.7 sikringsmæssige opgaver, som er pålagt besætningsmedlemmer med ansvar for sikring og andre besætningsmedlemmer

.8 procedurer for evaluering af sikringsaktiviteterne

.9 procedurer for uddannelse og øvelser i tilknytning til planen

.10 procedurer for samspil med havnefaciliteternes sikringsaktiviteter

.11 procedurer for periodisk revision og ajourføring af planen

.12 procedurer for indberetning af sikringsrelaterede hændelser

.13 udpegelse af skibets sikringsofficer

.14 udpegelse af rederiets sikringsofficer, herunder oplysninger vedrørende kontakt 24 timer i døgnet

.15 procedurer til sikring af inspektion, afprøvning, kalibrering og vedligeholdelse af alt sikringsudstyr om bord

.16 hyppigheden af afprøvning og kalibrering af alt sikringsudstyr om bord

.17 udpegelse af de steder, hvor skibets sikringsalarmaktiveringsposter findes, samt

.18 procedurer, instruktioner og vejledning i anvendelse af skibets sikringsalarmsystem, herunder afprøvning, aktivering, deaktivering, nulstilling og begrænsning af falske alarmer.

9.4.1 Personale, som gennemfører interne revisioner af de sikringsaktiviteter, der specificeres i planen, eller evaluerer gennemførelsen af den, skal være uafhængige af de aktiviteter, der revideres, medmindre dette ikke kan lade sig gøre på grund af rederiets eller skibets størrelse eller funktion.

9.5 Administrationen skal afgøre, hvilke af de ændringer af en godkendt skibssikringsplan eller af sikringsudstyr, som specificeres i en godkendt plan, der kun skal gennemføres, hvis de pågældende ændringer af planen godkendes af administrationen. Sådanne ændringer skal være mindst lige så effektive som de foranstaltninger, der foreskrives i kapitel XI-2 og i denne del af koden.

9.5.1 Arten af de ændringer af skibets sikringsplan eller -udstyr, som administrationen specifikt har godkendt i henhold til afsnit 9.5, skal dokumenteres på en sådan måde, at godkendelsen fremgår tydeligt. Denne godkendelse skal være tilgængelig om bord og præsenteres sammen med det internationale sikringscertifikat (eller det midlertidige internationale sikringscertifikat) for skibet. Hvis ændringerne er midlertidige, behøver skibsbesætningen ikke opbevare denne dokumentation, når de oprindelige godkendte foranstaltninger er genetableret.

9.6 Planen kan opbevares i elektronisk format. I så fald skal den beskyttes vha. procedurer, som skal forhindre uautoriseret sletning, ødelæggelse eller ændring af den.

9.7 Planen skal beskyttes mod uautoriseret adgang og udbredelse.

9.8 Skibes sikringsplaner er ikke underlagt inspektion af embedsmænd, som er behørigt bemyndiget af en kontraherende stat til at gennemføre kontrol- og tilpasningsforanstaltninger i overensstemmelse med regel XI-2/9, bortset fra de tilfælde, som specificeres i afsnit 9.8.1.

9.8.1 Hvis de af en kontraherende stat behørigt bemyndigede embedsmænd har en begrundet mistanke om, at skibet ikke overholder kravene i kapitel XI-2 eller del A i denne kode, og det kun er muligt at kontrollere manglende overholdelse eller sikre overholdelse ved at gennemgå de relevante krav i skibets sikringsplan, kan begrænset adgang til netop disse dele af planen, som vedrører den manglende overholdelse, tillades i særlige tilfælde, men kun med samtykke fra den kontraherende stat eller skibsfører med ansvar for det pågældende skib. Ikke desto mindre betragtes planens bestemmelser vedrørende afsnit 9.4, underafsnit.2,.4,.5,.7,.15,.17 og.18 i denne del af koden som fortrolige oplysninger, som ikke kan underkastes inspektion, medmindre de berørte kontraherende stater træffer aftale herom.

10 FORTEGNELSER

10.1 Fortegnelser over følgende aktiviteter, som indgår i skibets sikringsplan, skal som minimum opbevares om bord i det tidsrum, som specificeres af administrationen, under hensyntagen til bestemmelserne i regel XI-2/9.2.3:

.1 uddannelse og øvelser

.2 sikringstrusler og -hændelser

.3 brud på sikringen

.4 ændringer af sikringsniveauet

.5 kommunikation, som vedrører skibets sikring, såsom specifikke trusler mod skibet eller mod havnefaciliteter, som skibet befinder sig i eller har befundet sig i

.6 interne kontroller og revisioner af sikringsaktiviteter

.7 periodisk revision af sikringsvurderingen af skibet

.8 periodisk revision af skibets sikringsplan

.9 gennemførelse af eventuelle ændringer af planen, og

.10 vedligeholdelse, kalibrering og afprøvning af det sikringsudstyr, der stilles til rådighed om bord, herunder afprøvning af skibets sikringsalarmsystem.

10.2 Fortegnelserne skal opbevares på skibets arbejdssprog. Hvis arbejdssproget eller -sprogene ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse på et af disse sprog.

10.3 Fortegnelserne kan opbevares i elektronisk format. I så fald skal de beskyttes vha. procedurer, som skal forhindre uautoriseret sletning, ødelæggelse eller ændring af dem.

10.4 Fortegnelserne skal beskyttes mod uautoriseret adgang og udbredelse.

11 REDERIETS SIKRINGSOFFICER

11.1 Rederiet skal udpege en sikringsofficer. Den person, der udpeges som rederiets sikringsofficer, kan fungere som dette rederis sikringsofficer for et eller flere skibe, afhængigt af antallet og arten af de skibe, som rederiet har ansvaret for, men det skal klart anføres, hvilke skibe denne person har ansvaret for. Afhængigt af antallet og arten af skibe, som et rederi har ansvaret for, kan det udpege flere personer som sikringsofficerer, men det skal klart anføres, hvilke skibe hver person har ansvaret for.

11.2 Ud over de opgaver og ansvarsområder, som anføres andetsteds i denne del af koden, har rederiets sikringsofficer bl.a. følgende opgaver og ansvar:

.1 informere om den risiko, som skibet sandsynligvis vil løbe, vha. hensigtsmæssige sikringsvurderinger og andre relevante oplysninger

.2 sørge for, at der gennemføres sikringsvurderinger af skibet

.3 sørge for udarbejdelse af skibets sikringsplan, forelæggelse af den til godkendelse og efterfølgende gennemførelse og ajourføring af den

.4 sørge for, at skibets sikringsplan ændres behørigt for at udbedre mangler og opfylde sikringskravene til det enkelte skib

.5 tilrettelægge interne evalueringer og revisioner af sikringsaktiviteter

.6 tilrettelægge administrationens eller den anerkendte sikringsorganisations første og efterfølgende kontroller af skibet

.7 sikre, at der straks tages hånd om mangler og manglende overensstemmelse, som udpeges under interne evalueringer, periodiske revisioner, sikringsinspektioner og kontroller af overholdelse af kravene

.8 fremme årvågenhed og agtpågivenhed med hensyn til sikring

.9 sikre tilstrækkelig uddannelse af personale med ansvar for skibets sikring

.10 sikre effektiv kommunikation og effektivt samarbejde mellem skibets sikringsofficer og havnefaciliteternes relevante sikringsansvarlige

.11 sikre overensstemmelse mellem sikringskravene og sikkerhedskravene

.12 sikre, at planen for hvert enkelt skib afspejler oplysningerne om skibet præcist, hvis der anvendes sikringsplaner for søsterskibe eller flåder, samt

.13 sikre, at eventuelle alternative eller ækvivalente foranstaltninger, der er godkendt for et bestemt skib eller en bestemt gruppe af skibe, gennemføres og ajourføres.

12 SKIBETS SIKRINGSOFFICER

12.1 Der skal udpeges en sikringsofficer på hvert enkelt skib.

12.2 Ud over de opgaver og ansvarsområder, som anføres andetsteds i denne del af koden, har skibets sikringsofficer bl.a. følgende opgaver og ansvar:

.1 gennemføre regelmæssige sikringsinspektioner af skibet for at sikre, at der opretholdes hensigtsmæssige sikringsforanstaltninger

.2 ajourføre og tilse gennemførelsen af skibets sikringsplan, herunder eventuelle ændringer af planen

.3 koordinere de sikringsmæssige aspekter ved håndteringen af last og storesrum med de øvrige besætningsmedlemmer og med de relevante sikringsansvarlige ved havnefaciliteterne

.4 foreslå ændringer af skibets sikringsplan

.5 underrette rederiets sikringsofficer om evt. mangler og manglende overensstemmelse, som udpeges under interne evalueringer, periodiske revisioner, sikringsinspektioner og kontroller af overholdelse af kravene samt gennemførelse af evt. udbedrende foranstaltninger

.6 fremme årvågenhed og agtpågivenhed om bord med hensyn til sikring

.7 sikre, at besætningsmedlemmerne har modtaget den fornødne undervisning

.8 indberette alle sikringsrelaterede hændelser

.9 koordinere gennemførelsen af skibets sikringsplan med rederiets sikringsofficer og de relevante sikringsansvarlige ved havnefaciliteterne, samt

.10 sikre, at evt. sikringsudstyr betjenes, afprøves, kalibreres og vedligeholdes korrekt.

13 Uddannelse og øvelser inden for sikring af skibe

13.1 Rederiets sikringsofficer og det relevante landbaserede personale skal have modtaget undervisning og have den fornødne viden, og der skal tages hensyn til retningslinjerne i del B i denne kode.

13.2 Skibets sikringsofficer skal have modtaget undervisning og have den fornødne viden, i henhold til vejledningen i del B i denne kode.

13.3 Besætningsmedlemmer, som har særlige sikringsmæssige opgaver og ansvarsområder, skal være bevidste om deres ansvar for sikring af skibet som beskrevet i skibets sikringsplan og have den fornødne viden og de fornødne evner til at udføre deres opgaver, idet der skal tages hensyn til vejledningen i del B i denne kode.

13.4 For at sikre effektiv gennemførelse af skibets sikringsplan skal der med passende mellemrum gennemføres øvelser under hensyntagen til skibstypen, ændringer i skibsbesætningen, de havnefaciliteter, der skal anløbes, og andre relevante forhold, ligesom der skal tages hensyn til retningslinjerne i del B i denne kode.

13.5 Rederiets sikringsofficer skal sikre effektiv koordination og gennemførelse af skibenes sikringsplaner ved at deltage i øvelser med passende mellemrum, idet der tages hensyn til retningslinjerne i del B i denne kode.

14 SIKRING AF HAVNEFACILITETER

14.1 Havnefaciliteter skal handle ud fra de sikringsniveauer, der fastsættes af den kontraherende stat, inden for hvis territorium de ligger. Der skal ved de enkelte havnefaciliteter anvendes sikringsforanstaltninger og -procedurer, som forårsager et minimum af gene og forsinkelse for passagerer, skibe, skibsbesætninger og besøgende samt varer og tjenesteydelser.

14.2 På sikringsniveau 1 skal følgende aktiviteter udføres gennem hensigtsmæssige foranstaltninger ved alle havnefaciliteter og under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode med henblik på at udpege sikringsrelaterede hændelser og træffe forebyggende foranstaltninger mod dem:

.1 sørge for, at alle havnefacilitetens sikringsfunktioner virker tilfredsstillende

.2 kontrollere adgangen til havnefaciliteten

.3 overvåge havnefaciliteten, herunder forankrings- og kajområder

.4 overvåge områder med adgangsbegrænsning for at sikre, at kun bemyndigede personer har adgang hertil

.5 føre tilsyn med håndteringen af last

.6 føre tilsyn med håndteringen af storesrum, samt

.7 sikre at sikringsrelateret kommunikation er umiddelbar tilgængelig.

14.3 På sikringsniveau 2 skal de supplerende beskyttelsesforanstaltninger, som specificeres i havnefacilitetens sikringsplan, gennemføres for hver aktivitet, der beskrives i afsnit 14.2 under hensyntagen til retningslinjerne i del B i denne kode.

14.4 På sikringsniveau 3 skal de yderligere, specifikke beskyttelsesforanstaltninger, som specificeres i havnefacilitetens sikringsplan, gennemføres for hver aktivitet, der beskrives i afsnit 14.2 under hensyntagen til retningslinjerne i del B i denne kode.

14.4.1 Derudover skal havnefaciliteten ved sikringsniveau 3 reagere på og gennemføre alle sikringsinstruktioner fra den kontraherende stat, inden for hvis territorium faciliteten ligger.

14.5 Når en af havnefacilitetens sikringsansvarlige underrettes om, at et skib har problemer med at overholde kravene i kapitel XI-2 eller denne del eller med at gennemføre de nødvendige foranstaltninger og procedurer, som beskrives i skibets sikringsplan, og i tilfælde af etablering af sikringsniveau 3 på baggrund af sikringsinstruktioner fra den kontraherende stat, inden for hvis territorium havnefaciliteten ligger, skal havnefacilitetens og skibets sikringsofficerer holde forbindelse med hinanden og koordinere hensigtsmæssige foranstaltninger.

14.6 Når en havnefacilitets sikringsansvarlige underrettes om, at et skib befinder sig på et højere sikringsniveau end havnefacilitetens, skal facilitetens sikringsansvarlige indberette dette til den kompetente myndighed, og facilitetens sikringsansvarlige og skibets sikringsofficer skal holde kontakt med hinanden og koordinere de foranstaltninger, der måtte være behov for.

15 VURDERING AF HAVNEFACILITETERS SÅRBARHED

15.1 Sårbarhedsvurderingen af en havnefacilitet er en væsentlig og integreret del af processen med at udarbejde og ajourføre facilitetens sikringsplan.

15.2 Sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteten skal udføres af den kontraherende stat, inden for hvis territorium faciliteten ligger. En kontraherende stat kan bemyndige en anerkendt sikringsorganisation til at gennemføre sårbarhedsvurderingen af en bestemt havnefacilitet inden for dens territorium.

15.2.1 Hvis sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteten er udført af en anerkendt sikringsorganisation, skal den kontraherende stat, inden for hvis territorium faciliteten ligger, kontrollere og godkende vurderingen, hvad angår overensstemmelse med dette afsnit.

15.3 De personer, som udfører vurderingen, skal have de fornødne kvalifikationer til at vurdere en havnefacilitets sikring i overensstemmelse med dette afsnit og under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode.

15.4 Sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteten skal regelmæssigt gennemgås og ajourføres, idet der tages hensyn til ændringer med hensyn til trusler og/eller mindre ændringer ved faciliteten, og vurderingen skal altid gennemgås og ajourføres, hvis der foretages større ændringer ved faciliteten.

15.5 Sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteten skal som minimum omfatte følgende:

.1 udpegelse og vurdering af ejendom og infrastruktur, som det er vigtigt at beskytte

.2 udpegelse af mulige trusler mod ejendom og infrastruktur og sandsynligheden for, at de opstår, med det mål at fastslå og prioritere sikringsforanstaltningerne

.3 udpegelse, udvælgelse og prioritering af modforanstaltninger og ændringer af procedurer og disses effektivitet med hensyn til at mindske sårbarheden, samt

.4 udpegelse af svagheder, herunder menneskelige faktorer i infrastrukturen, politikken og procedurerne.

15.6 En kontraherende stat kan lade en sårbarhedsvurdering omfatte mere end én havnefacilitet, hvis operatøren, beliggenheden, driften, udstyret og udformningen af disse faciliteter ligner hinanden. Kontraherende stater, som tillader en sådan ordning, skal underrette IMO om de nærmere omstændigheder i forbindelse hermed.

15.7 Når sårbarhedsvurderingen af havnefaciliteten er gennemført, skal der udarbejdes en rapport, som indeholder et resumé af, hvordan vurderingen blev udført, en beskrivelse af hvert enkelt sårbarhedspunkt og en beskrivelse af de modforanstaltninger, som kan tages i anvendelse. Rapporten skal beskyttes mod uautoriseret adgang og udbredelse.

16 HAVNEFACILITETENS SIKRINGSPLAN

16.1 På grundlag af en sårbarhedsvurdering skal der for hver enkelt havnefacilitet udarbejdes en sikringsplan, som skal ajourføres regelmæssigt, og som dækker grænsefladen mellem skib og havn. I planen skal der tages hensyn til de tre sikringsniveauer, der defineres i denne del af koden.

16.1.1 Med forbehold af bestemmelserne i afsnit 16.2 kan en anerkendt sikringsorganisation udarbejde sikringsplanen for en bestemt havnefacilitet.

16.2 Sikringsplanen for havnefaciliteten skal godkendes af den kontraherende stat, inden for hvis territorium faciliteten ligger.

16.3 Planen skal udarbejdes under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode og udformes på havnefacilitetens arbejdssprog. Planen skal som minimum omfatte følgende:

.1 foranstaltninger, som skal forhindre, at våben eller farlige stoffer og anordninger beregnet til brug mod personer, skibe eller havne, og som det ikke er tilladt at transportere, bringes ind på havnefaciliteten eller om bord på et skib

.2 foranstaltninger, som skal forhindre uautoriseret adgang til havnefaciliteten, til skibe fortøjet ved faciliteten og til områder med adgangsbegrænsning ved faciliteten

.3 procedurer for håndtering af sikringstrusler og brud på sikringen, herunder forholdsregler til opretholdelse af kritiske funktioner ved havnefaciliteten eller ved grænsefladen mellem skib og havn

.4 procedurer for efterlevelse af de sikringsinstruktioner, som udstedes på sikringsniveau 3 af den kontraherende stat, inden for hvis territorium havnefaciliteten ligger

.5 procedurer for evakuering i tilfælde af sikringstrusler eller brud på sikringen

.6 opgaver, som er pålagt havnefacilitetens personale med ansvar for sikring og andre medarbejdere ved faciliteten vedrørende sikringsaspekter

.7 procedurer for samspil med skibenes sikringsaktiviteter

.8 procedurer for periodisk revision og ajourføring af planen

.9 procedurer for indberetning af sikringsrelaterede hændelser

.10 udpegelse af havnefacilitetens sikringsansvarlige, herunder oplysninger vedrørende kontakt 24 timer i døgnet

.11 foranstaltninger, som skal sikre, at oplysningerne i planen holdes fortrolige

.12 foranstaltninger, som effektivt skal sikre last og udstyr til lasthåndtering ved havnefaciliteten

.13 procedurer for evaluering af sikringsplanens funktion

.14 procedurer for reaktion, hvis sikringsalarmsystemet på et skib ved havnefaciliteten aktiveres, samt

.15 procedurer, som letter skibsbesætningers landlov og udskiftning af besætninger samt adgang for besøgende til skibet, herunder repræsentanter for velfærdsorganisationer for søfolk og arbejdsorganisationer.

16.4 Personale, som gennemfører interne evalueringer af de sikringsaktiviteter, der specificeres i planen, eller evaluerer gennemførelsen af den, skal være uafhængige af de aktiviteter, der evalueres, medmindre dette ikke kan lade sig gøre på grund af havnefacilitetens størrelse og art.

16.5 Havnefacilitetens sikringsplan kan kombineres med eller udgøre en del af havnens sikringsplan eller andre planer eller nødplaner for havnen.

16.6 Den kontraherende stat, inden for hvis territorium havnefaciliteten ligger, skal afgøre, hvilke ændringer af havnefacilitetens sikringsplan der må gennemføres, hvis de pågældende ændringer godkendes af denne stat.

16.7 Planen kan opbevares i elektronisk format. I så fald skal den beskyttes vha. procedurer, som skal forhindre uautoriseret sletning, ødelæggelse eller ændring af den.

16.8 Planen skal beskyttes mod uautoriseret adgang og udbredelse.

16.9 En kontraherende stat kan lade en sikringsplan omfatte mere end én havnefacilitet, hvis operatøren, beliggenheden, driften, udstyret og udformningen af disse faciliteter ligner hinanden. Kontraherende stater, som tillader en sådan alternativ ordning, skal underrette IMO om de nærmere omstændigheder i forbindelse hermed.

17 HAVNEFACILITETENS SIKRINGSANSVARLIGE

17.1 Der skal udpeges en sikringsansvarlig for hver enkelt havnefacilitet. Den samme person kan udpeges som sikringsansvarlig for flere faciliteter.

17.2 Ud over de opgaver og ansvarsområder, som anføres andetsteds i denne del af koden, har havnefacilitetens sikringsansvarlige bl.a. følgende opgaver og ansvar:

.1 gennemføre en indledende, omfattende sikringsundersøgelse af havnefaciliteten under hensyntagen til den gældende sårbarhedsvurdering af faciliteten

.2 sikre udarbejdelse og ajourføring af havnefacilitetens sikringsplan

.3 gennemføre og håndhæve havnefacilitetens sikringsplan

.4 gennemføre regelmæssige sikringsinspektioner af havnefaciliteten for at sikre videreførelse af passende sikringsforanstaltninger

.5 anbefale og evt. indarbejde ændringer i havnefacilitetens sikringsplan for at udbedre mangler og ajourføre planen i forhold til relevante ændringer af faciliteten

.6 fremme havnefacilitetens personales årvågenhed og agtpågivenhed med hensyn til sikring

.7 sikre, at personale med ansvar for sikring af havnefaciliteten har fået den fornødne undervisning

.8 foretage indberetninger til de relevante myndigheder og registrere hændelser, der truer sikringen af havnefaciliteten

.9 koordinere gennemførelsen af havnefacilitetens sikringsplan med rederiets og skibenes sikringsofficerer

.10 sørge for den fornødne koordination med sikringstjenesterne

.11 sikre, at reglerne for personale med ansvar for sikring af havnefaciliteten overholdes

.12 sikre, at evt. sikringsudstyr betjenes, afprøves, kalibreres og vedligeholdes korrekt, samt

.13 efter anmodning at bistå et skibs sikringsofficer med at bekræfte identiteten af de personer, som søger adgang til skibet.

17.3 Havnefacilitetens sikringsansvarlige skal ydes den fornødne støtte til at opfylde de forpligtelser og dække de ansvarsområder, som han pålægges i kapitel XI-2 og denne del af koden.

18 UDDANNELSE OG ØVELSER INDEN FOR SIKRING AF HAVNEFACILITETER

18.1 Havnefacilitetens sikringsansvarlige og evt. øvrigt sikringspersonale ved faciliteten skal have modtaget undervisning og have den fornødne viden, under hensyntagen til vejledningen i del B i denne kode.

18.2 Personale ved havnefaciliteten, som har særlige sikringsmæssige opgaver, skal være bevidst om dets opgaver og ansvar for sikring af faciliteten som beskrevet i facilitetens sikringsplan og have den fornødne viden og de fornødne evner til at udføre deres opgaver, idet der skal tages hensyn til vejledningen i del B i denne kode.

18.3 For at sikre effektiv gennemførelse af havnefacilitetens sikringsplan skal der med passende mellemrum gennemføres øvelser under hensyntagen til de forskellige funktioner ved faciliteten, ændringer i bemanding, de skibstyper, som den betjener, og andre relevante forhold, ligesom der skal tages hensyn til retningslinjerne i del B i denne kode.

18.4 Havnefacilitetens sikringsansvarlige skal sørge for effektiv koordination og gennemførelse af havnefacilitetens sikringsplan ved at deltage i øvelser med passende mellemrum, idet der skal tages hensyn til vejledningen i del B i denne kode.

19 KONTROL OG CERTIFICERING AF SKIBE

19.1 **Kontrol**

19.1.1 Hvert skib, som denne del af koden gælder for, skal underkastes følgende kontroller:

.1 en første kontrol, før skibet sættes i drift, eller før det certifikat, der kræves i henhold til afsnit 19.2, udstedes første gang. Der skal foretages en komplet kontrol af skibets sikringssystem og evt. tilhørende udstyr, som er omfattet af de relevante bestemmelser i kapitel XI-2, denne del af koden og den godkendte sikringsplan for skibet. Denne kontrol skal sikre, at skibets sikringssystem og evt. tilhørende udstyr fuldt ud overholder de relevante krav i kapitel XI-2 og denne del af koden, samt at det er i en tilfredsstillende stand og egner sig til den form for drift, som skibet er beregnet til

.2 en fornyelseskontrol med mellemrum, som fastsættes af administrationen, men som ikke må overstige fem år, undtagen hvis bestemmelserne i afsnit 19.3 finder anvendelse. Denne kontrol skal sikre, at skibets sikringssystem og evt. tilhørende udstyr fuldt ud overholder de relevante krav i kapitel XI-2, denne del af koden og den godkendte sikringsplan for skibet, samt at det er i en tilfredsstillende stand og egner sig til den form for drift, som skibet er beregnet til

.3 mindst én mellemliggende kontrol. Hvis der kun gennemføres én mellemliggende kontrol, skal dette ske mellem den anden og tredje årsdag for udstedelse af certifikatet, som fastsat i regel I/2(n). Den mellemliggende kontrol skal omfatte inspektion af skibets sikringssystem og evt. tilhørende udstyr for at sikre, at det fortsat er egnet til den form for drift, som skibet er beregnet til. Disse mellemliggende kontroller skal påtegnes på certifikatet

.4 evt. yderligere kontroller, som fastlægges af administrationen.

19.1.2 Kontrol af skibe skal udføres af embedsmænd hos administrationen. Administrationen kan imidlertid overlade kontrollerne til en anerkendt sikringsorganisation, som anført i regel XI-2/1.

19.1.3 I alle tilfælde skal den pågældende administration fuldt ud garantere, at kontrollen er fyldestgørende og effektiv, ligesom den skal påtage sig at træffe de nødvendige foranstaltninger for at opfylde denne forpligtelse.

19.1.4 Skibets sikringssystem og evt. tilhørende udstyr skal vedligeholdes efter kontrol, så det overholder bestemmelserne i regel XI-2/4.2 og XI-2/6, denne del af koden og den godkendte sikringsplan for skibet. Når der er udført kontrol i henhold til afsnit 19.1.1, må der ikke foretages ændringer af skibets sikringssystem, evt. tilhørende udstyr eller den godkendte sikringsplan for skibet, medmindre dette godkendes af administrationen.

19.2 **Udstedelse og påtegnelse af certifikater**

19.2.1 Der skal udstedes et internationalt skibssikringscertifikat efter første kontrol eller en fornyelseskontrol i overensstemmelse med bestemmelserne i afsnit 19.1.

19.2.2 Dette certifikat skal udstedes eller påtegnes af enten administrationen eller en anerkendt sikringsorganisation, som handler på vegne af denne.

19.2.3 En anden kontraherende stat kan efter anmodning fra administrationen foranstalte, at skibet kontrolleres. Hvis denne stat mener, at bestemmelserne i afsnit 19.1.1 overholdes, skal den udstede eller tillade udstedelsen af et internationalt skibssikringscertifikat og, hvor dette er relevant, påtegne eller tillade påtegnelse af dette certifikat på skibet i overensstemmelse med denne kode.

19.2.3.1 En kopi af certifikatet skal sammen med en kopi af kontrolrapporten sendes til den administration, der anmoder om det, så hurtigt som muligt.

19.2.3.2 Certifikater, der udstedes på denne måde, skal indeholde en erklæring om, at det er udstedt efter anmodning fra administrationen, og det har samme retskraft som det certifikat, der udstedes i henhold til afsnit 19.2.2, og anerkendes på lige fod med dette.

19.2.4 Det internationale skibssikringscertifikat skal udfærdiges i et format, der svarer til modellen i bilaget til denne kode. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse på et af disse sprog.

19.3 **Certifikatets gyldighed**

19.3.1 Et internationalt skibssikringscertifikat skal udstedes for en periode, som fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år.

19.3.2 Hvis der udføres fornyelseskontrol inden for tre måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, er det nye certifikat gyldigt fra datoen for udførelse af fornyelseskontrollen til en dato inden for fem år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

19.3.2.1 Hvis der udføres fornyelseskontrol efter det eksisterende certifikats udløbsdato, er det nye certifikat gyldigt fra datoen for udførelse af fornyelseskontrollen til en dato inden for fem år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

19.3.2.2 Hvis der udføres fornyelseskontrol mere end tre måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, er det nye certifikat gyldigt fra datoen for udførelse af fornyelseskontrollen til en dato inden for fem år fra udførelsen af fornyelseskontrollen.

19.3.3 Hvis et certifikat udstedes for en periode på under fem år, kan administrationen forlænge dets gyldighed ud over udløbsdatoen i et tidsrum, som ikke må overstige den periode, der er fastsat i afsnit 19.3.1, forudsat at de kontroller, der henvises til i afsnit 19.1.1, og som gælder, når et certifikat udstedes for en periode på fem år, gennemføres.

19.3.4 Hvis der er udført en fornyelseskontrol, og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller placeres om bord på skibet, før det eksisterende certifikats udløbsdato, kan administrationen eller den anerkendte sikringsorganisation, som handler på vegne af den, påtegne det eksisterende certifikat, og dette certifikat skal accepteres som gyldigt i endnu en periode, som ikke må overstige fem måneder efter udløbsdatoen.

19.3.5 Hvis et skib på det tidspunkt, hvor dets certifikat udløber, ikke befinder sig i en havn, hvor det skal kontrolleres, kan administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode, men denne forlængelse gives kun for at gøre det muligt for skibet at færdiggøre dets rejse til den havn, hvor det skal kontrolleres, og kun i tilfælde, hvor dette synes korrekt og rimeligt. Certifikaters gyldighedsperiode forlænges ikke med mere end tre måneder, og et skib, som har fået perioden forlænget, må ikke efter ankomst til den havn, hvor det skal kontrolleres, i kraft af forlængelsen forlade denne havn uden at have fået et nyt certifikat. Når en fornyelseskontrol er udført, er det nye certifikat gyldigt frem til en dato inden for fem år fra den udløbsdato, som det eksisterende certifikat havde, før forlængelsen blev givet.

19.3.6 Et certifikat udstedt til et skib, der foretager korte rejser, som ikke er blevet forlænget i henhold til ovenstående bestemmelser i dette afsnit, kan få gyldighedsperioden forlænget af administrationen i en periode på op til en måned fra den udløbsdato, der er anført på det. Når en fornyelseskontrol er udført, er det nye certifikat gyldigt frem til en dato inden for fem år fra den udløbsdato, som det eksisterende certifikat havde, før forlængelsen blev givet.

19.3.7 Hvis der udføres en mellemliggende kontrol inden for den periode, der anføres i afsnit 19.1.1, gælder det, at:

.1 den udløbsdato, der fremgår af certifikatet, ved påtegning skal ændres til en dato inden for tre år efter den dato, hvor den mellemliggende kontrol blev udført,

.2 udløbsdatoen kan forblive uændret, forudsat at der udføres en eller flere yderligere kontroller, således at de maksimale intervaller mellem de kontroller, der foreskrives i afsnit 19.1.1, ikke overskrides.

19.3.8 Et certifikat udstedt i henhold til afsnit 19.2 mister dets gyldighed i følgende tilfælde:

.1 hvis de relevante kontroller ikke udføres inden for de perioder, der anføres i afsnit 19.1.1,

.2 hvis certifikatet ikke forsynes med en påtegning i overensstemmelse med afsnit 19.1.1.3 og 19.3.7.1, hvor dette kræves

.3 hvis et rederi påtager sig ansvaret for driften af et skib, som dette rederi ikke tidligere har drevet, og

.4 hvis skibet overføres til en anden stats flag.

19.3.9 I tilfælde af:

.1 overførsel af et skib til en anden kontraherende stats flag skal den kontraherende stat, under hvis flag skibet tidligere havde ret til at sejle, hurtigst muligt tilsende den administration, der modtager skibet, kopier af eller alle oplysninger vedrørende det internationale sikringscertifikat, som skibet havde før overførslen, og kopier af tilgængelige kontrolrapporter, eller

.2 et rederi, der påtager sig ansvaret for driften af et skib, som rederiet ikke tidligere har drevet, skal det tidligere rederi hurtigst muligt tilsende det modtagende rederi kopier af alle oplysninger vedrørende det internationale skibssikringscertifikat og de kontroller, der beskrives i afsnit 19.4.2.

19.4 Midlertidig certificering

19.4.1 De certifikater, der specificeres i afsnit 19.2, udstedes kun, hvis den administration, der udsteder dem, er helt overbevist om, at skibet overholder kravene i afsnit 19.1. Efter 1. juli 2004 gælder nedenstående dog i følgende fire tilfælde:

.1 et skib uden certifikat, som leveres eller endnu ikke er sat i drift (igen)

.2 overførsel af et skib fra en kontraherende stats flag til en anden kontraherende stats flag

.3 overførsel af et skib til en kontraherende stats flag fra en ikke-kontraherende stat, eller

.4 hvis et rederi påtager sig ansvaret for driften af et skib, som dette rederi ikke tidligere har drevet.

Indtil det certifikat, der refereres til i afsnit 19.2, udstedes, kan administrationen foranstalte udstedelsen af et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat i en form, som svarer til modellen i bilaget til denne del af koden.

19.4.2 Et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat udstedes kun, hvis administrationen eller en anerkendt sikringsorganisation på dennes vegne har verificeret, at:

.1 den sikringsvurdering af skibet, som kræves i denne del af koden, er udført

.2 en kopi af skibets sikringsplan, som opfylder kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode, forefindes om bord og er blevet forelagt til gennemsyn og godkendelse, og planen gennemføres på skibet

.3 skibet er udrustet med et sikringsalarmsystem, som opfylder kravene i regel XI-2/6, hvis dette kræves

.4 rederiets sikringsofficer:

.1 har sikret følgende:

.1 gennemsyn af skibets sikringsplan for at sikre overholdelse af denne del af koden,

.2 at planen er blevet forelagt til godkendelse, og

.3 at planen gennemføres på skibet, og

.2 har gennemført de nødvendige foranstaltninger, herunder foranstaltninger vedrørende øvelser og interne revisioner, som har overbevist rederiets sikringsofficer om, at skibet vil kunne gennemføre den krævede kontrol i overensstemmelse med afsnit 19.1.1.1 inden for 6 måneder

.5 der er truffet foranstaltninger med henblik på at udføre de kontroller, der kræves under afsnit 19.1.1.1

.6 skibsføreren, skibets sikringsofficer og andre besætningsmedlemmer med særlige sikringsmæssige opgaver er bekendt med deres opgaver og ansvar som specificeret i denne del af koden og med de relevante bestemmelser i skibets sikringsplan, som skal forefindes om bord, og har fået stillet disse oplysninger til rådighed på skibsbesætningens arbejdssprog eller sprog, som medlemmerne forstår, samt

.7 skibets sikringsofficer opfylder kravene i denne del af koden.

19.4.3 Et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat kan udstedes af administrationen eller af en anerkendt sikringsorganisation, som bemyndiges til at handle på dens vegne.

19.4.4 Et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat er gyldigt i 6 måneder, eller indtil udstedelse af det certifikat, der kræves i afsnit 19.2, hvis dette sker først, og gyldighedsperioden kan ikke forlænges.

19.4.5 En kontraherende stat må ikke foranstalte, at et efterfølgende midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat udstedes til et skib, hvis administrationen eller den anerkendte sikringsorganisation skønner, at en af et skibs eller rederis hensigter med at anmode om et sådant certifikat er at undgå fuld overholdelse af kapitel XI-2 og denne del af koden ud over den periode, som det første midlertidige certifikat gælder i, som specificeret i afsnit 19.4.4.

19.4.6 Hvad angår regel XI-2/9, kan de kontraherende stater sikre sig, at kravene i afsnit 19.4.2.4 til 19.4.2.6 er opfyldt, før de accepterer et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat som gyldigt certifikat.

Bilag til del A

Bilag 1

Formular, internationalt skibssikringscertifikat

INTERNATIONALT SKIBSSIKRINGSCERTIFIKAT

(Officielt stempel) *(Land)*

Certifikat nr. .....

Udstedt i henhold til

DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKRING AF SKIBE OG HAVNEFACILITETER
(ISPS KODEN)

af administrationen i .....
(Land)

af .....
(Autoriseret person eller organisation)

Skibets navn: .....

Kendetegn (tal eller bogstaver): .....

Registreringshavn: .....

Skibstype: .....

Bruttotonnage: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets navn og adresse: .....

DET ATTESTERES HERMED,

1 at skibets sikringssystem og evt. tilhørende udstyr er blevet kontrolleret i henhold til afsnit 19.1 i del A af ISPS-koden

2 at kontrollen viser, at skibets sikringssystem og tilhørende udstyr i enhver henseende er tilfredsstillende, og at skibet overholder de gældende krav i kapitel XI-2 i konventionen og del A i ISPS-koden

3 at der på skibet forefindes en godkendt sikringsplan for skibet.

Dato for den første kontrol/fornyelseskontrol, som danner grundlag for dette certifikat

Dette certifikat er gyldigt indtil

under forudsætning af kontroller i overensstemmelse med afsnit 19.1.1 i del A i ISPS-koden.

Udstedt i .....
(Certifikatets udstedelsessted)

Dato .....

.....
(Underskrift for den behørigt bemyndigede embedsmand, der udsteder certifikatet)

.....
(Den udstedende administrations segl eller stempel)

BEKRÆFTELSE AF MELLEMLIGGENDE KONTROL

DET ATTESTERES HERMED, at man ved en mellemliggende kontrol i henhold til afsnit 19.1.1 i del A af ISPS-koden har konstateret, at skibet er i overensstemmelse med de relevante krav i kapitel XI-2 i konventionen og del A i ISPS-koden.

Mellemliggende kontrol

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

BEKRÆFTELSE AF YDERLIGERE KONTROL

Yderligere kontrol

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

Yderligere kontrol

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

Yderligere kontrol

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

YDERLIGERE KONTROL I HENHOLD TIL AFSNIT A/19.3.7.2 I ISPS-KODEN

DET ATTESTERES HERMED, at man ved en yderligere kontrol i henhold til afsnit 19.3.7.2 i del A i ISPS-koden har konstateret, at skibet er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i kapitel XI-2 i konventionen og del A i ISPS-koden.

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

BEKRÆFTELSE AF FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHED, HVIS DET ER GYLDIGT I MINDRE END 5 ÅR, IDET AFSNIT A/19.3.3 I ISPS-KODEN FINDER ANVENDELSE

Skibet overholder de relevante bestemmelser i del A i ISPS-koden, og certifikatet skal i henhold til afsnit 19.3.3 i del A i ISPS-koden accepteres som gyldigt indtil .....

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

BEKRÆFTELSE, HVOR FORNYELSESKONTROL ER UDFØRT OG AFSNIT A/19.3.4 I ISPS-KODEN FINDER ANVENDELSE

Skibet overholder de relevante bestemmelser i del A i ISPS-koden, og certifikatet skal i henhold til afsnit 19.3.4 i del A i ISPS-koden accepteres som gyldigt indtil .....

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

BEKRÆFTELSE AF FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHED INDTIL ANLØB I KONTROLHAVN, IDET AFSNIT A/19.3.5 I ISPS-KODEN FINDER ANVENDELSE, ELLER I EN RESPITPERIODE, HVOR AFSNIT A/19.3.6 I ISPS-KODEN FINDER ANVENDELSE

Dette certifikat skal i henhold til afsnit 19.3.5 / 19.3.6 (*) i del A i ISPS-koden accepteres som gyldigt indtil .....

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

BEKRÆFTELSE AF UDSKYDELSE AF UDLØBSDATO, IDET AFSNIT A/19.3.7.1 I ISPS-KODEN FINDER ANVENDELSE

I henhold til afsnit 19.3.7.1 i del A i ISPS-koden er den nye udløbsdato (**) :

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(Myndighedens segl eller stempel)

(*) Det ikke relevante overstreges.
(**) Hvis denne del af certifikatet udfyldes, skal udløbsdatoen på certifikatets forside ændres tilsvarende.

Bilag 2

Formular, midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat

MIDLERTIDIGT INTERNATIONALT SKIBSSIKRINGSCERTIFIKAT

(Officielt stempel) *(Land)*

Certifikat nr. .....

Udstedt i henhold til

DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKRING AF SKIBE OG HAVNEFACILITETER
(ISPS-KODE)

af administrationen i .....
(Land)

af .....
(Autoriseret person eller organisation)

Skibets navn: .....

Kendetegn (tal eller bogstaver): .....

Registreringshavn: .....

Skibstype: .....

Bruttotonnage: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets navn og adresse: .....

Er dette et efterfølgende, midlertidigt certifikat? Ja/Nej (*)

I bekræftende fald angives det første midlertidige certifikats udstedelsesdato

DET ATTESTERES HERMED, at kravene i afsnit A/19.4.2 i ISPS-koden er overholdt.

Dette certifikat udstedes i henhold til afsnit A/19.4 i ISPS-koden.

Dette certifikat er gyldigt indtil .....

Udstedt i .....
(Certifikatets udstedelsessted)

Dato .....

.....
(Underskrift for den behørigt bemyndigede embedsmand, der udsteder certifikatet)

.....
(Den udstedende administrations segl eller stempel)

(*) Det ikke relevante overstreges«.

BILAG III

»DEL B

VEJLEDNING OM BESTEMMELSERNE I KAPITEL XI-2 I BILAGET TIL DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN, 1974 MED ÆNDRINGER, OG DEL A I DENNE KODE

1 INDLEDNING

Generelt

1.1 Det fremgår af præamblen til denne kode, at kapitel XI-2 og del A i denne kode udgør de nye internationale rammer, som øger den maritime sikring, og som skibe og havnefaciliteter samarbejde kan anvende til at opspore og forhindre handlinger, der truer sikringen af søtransportsektoren.

1.2 I denne indledning gøres der kort rede for de processer, der tænkes anvendt ved fastlæggelsen og gennemførelsen af de foranstaltninger og tiltag, der er nødvendige for at opnå og opretholde overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel XI-2 og i del A i denne kode, og de vigtigste af de elementer, der vejledes om, identificeres. Vejledningen findes i punkt 2-19. Den indeholder ligeledes de vigtigste betragtninger, der bør tages under overvejelse, når vejledningen skal anvendes i tilknytning til skibe og havnefaciliteter.

1.3 Hvis læseren udelukkende er interesseret i skibe, anbefales det på det kraftigste, at denne del af koden læses som et hele, navnlig afsnittene om havnefaciliteter. Det samme gør sig gældende for dem, hvis primære interesse er havnefaciliteter; de bør også læse afsnittene vedrørende skibe.

1.4 Vejledningen i nedenstående afsnit vedrører hovedsageligt beskyttelse af skibet, når det befinder sig i en havnefacilitet. Der kunne imidlertid opstå situationer, hvor et skib kan udgøre en trussel for havnefaciliteten, f.eks. fordi det, når det er anløbet havnefaciliteten, kan anvendes som base for et angreb. Når der overvejes passende sikringsforanstaltninger til at imødegå skibsbaserede trusler mod sikkerheden, skal de personer, der udfører havnefacilitetens sårbarhedsvurdering, eller som udarbejder havnefacilitetens sikringsplan, overveje at foretage hensigtsmæssige tilpasninger af vejledningen i nedenstående afsnit.

1.5 Læseren gøres opmærksom på, at intet i denne del af koden skal læses eller fortolkes i modstrid med nogen af bestemmelserne i enten kapitel XI-2 eller i del A i denne kode, og at nævnte bestemmelser altid har forrang for og tilsidesætter enhver utilsigtet uoverensstemmelse, der ved en fejltagelse måtte være kommet til udtryk i denne del af koden. Vejledningen i denne del af koden skal altid læses, fortolkes og anvendes på en måde, der er i forenelig med de mål og principper, der er opstillet i kapitel XI-2 og del A i denne kode.

De kontraherende staters ansvar

1.6 De kontraherende stater har i henhold til bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode forskellige ansvarsområder, der bl.a. omfatter:

— fastsættelse af det gældende sikringsniveau

— godkendelse af skibets sikringsplan og af relevante ændringer til en tidligere godkendt plan

— kontrol med skibenes opfyldelse af bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode og udstedelse af det internationale skibssikringscertifikat til skibene

— bestemmelse af, hvilke havnefaciliteter på deres område der skal udpege en sikringsansvarlig for havnefaciliteten, som vil få ansvaret for udarbejdelse af havnefacilitetens sikringsplan

— udarbejdelse og godkendelse af havnefacilitetens sårbarhedsvurdering og af eventuelle senere ændringer af en tidligere godkendt vurdering

— godkendelse af havnefacilitetens sikringsplan og eventuelle senere ændringer af en tidligere godkendt plan

— gennemførelse af kontrol- og overensstemmelsesforanstaltninger

— afprøvning af godkendte planer, og

— meddelelse af information til IMO og skibsfarts- og havneindustrierne.

1.7 De kontraherende stater kan udpege eller oprette udpegede myndigheder inden for regeringen, som i forbindelse med havnefaciliteterne skal varetage deres sikringsopgaver i henhold til kapitel XI-2 og del A i denne kode og gøre det muligt for anerkendte sikringsorganisationer at udføre visse arbejdsopgaver i forbindelse med havnefaciliteter, men den endelige afgørelse om accept og godkendelse af dette arbejde skal foretages af den kontraherende stat eller den udpegede myndighed. Administrationerne kan også uddelegere gennemførelsen af visse sikringsrelaterede opgaver vedrørende skibe til anerkendte sikringsorganisationer. Følgende opgaver eller aktiviteter kan ikke uddelegeres til en anerkendt sikringsorganisation:

— at fastsætte det gældende sikringsniveau

— bestemmelse af, hvilke havnefaciliteter på en kontraherende stats område der skal udpege en sikringsansvarlig for havnefaciliteten og udarbejde en sikringsplan for havnefaciliteten

— godkendelse af en sårbarhedsvurdering for havnefaciliteten eller af eventuelle senere ændringer af en tidligere godkendt vurdering

— godkendelse af en sikringsplan for havnefaciliteten eller af eventuelle senere ændringer af en tidligere godkendt plan

— gennemførelse af kontrol- og overensstemmelsesforanstaltninger, og

— at fastsætte kravene til en sikringserklæring.

Fastsættelse af sikringsniveau

1.8 De kontraherende stater har ansvaret for fastsættelse af det sikringsniveau, der gælder på et givent tidspunkt og kan finde anvendelse på skibe og havnefaciliteter. Del A i denne kode definerer tre sikringsniveauer til brug på internationalt plan. Disse er:

— Sikringsniveau 1, normalt; det niveau, som skibe og havnefaciliteter normalt opererer på

— Sikringsniveau 2, forhøjet; dette niveau gælder så længe der er en forhøjet sikringsrisiko, og

— Sikringsniveau 3, ekstraordinært; dette niveau gælder i den periode, hvor der er en sandsynlig eller overhængende risiko for en sikringsrelateret hændelse.

Rederiet og skibet

1.9 Ethvert rederi, der har skibe, som kapitel XI-2 og del A i denne kode finder anvendelse på, skal udpege en sikringsofficer for rederiet og en sikringsofficer for skibet for hvert af dets skibe. Disse sikringsofficerers forpligtelser, ansvarsområder og uddannelseskrav samt kravene til øvelser er fastlagt i del A i denne kode.

1.10 Rederiets sikringsofficer skal bl.a. sikre, at skibets sikringsvurdering gennemføres korrekt, at der udarbejdes en sikringsplan for skibet, som indsendes til godkendelse af eller på vegne af administrationen og derefter anbringes om bord på hvert af de skibe, som del A i denne kode finder anvendelse på, og i henhold til hvilken den pågældende person er blevet udpeget som rederiets sikringsofficer.

1.11 Skibets sikringsplan skal indeholde de operationelle og fysiske sikringsforanstaltninger, som skibet selv skal træffe for at sikre, at det altid opererer på sikringsniveau 1. Planen skal ligeledes indeholde de supplerende eller intensiverede sikringsforanstaltninger, som skibet selv kan træffe for at gå til og operere på sikringsniveau 2, når det får besked på at gøre dette. Endvidere skal planen angive de eventuelle forberedende foranstaltninger, som skibet kan træffe for at muliggøre en øjeblikkelig reaktion på instruktioner, som skibet måtte få fra dem, der på sikringsniveau 3 reagerer på en sikringsrelateret hændelse eller truslen herom.

1.12 De skibe, som kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode finder anvendelse på, skal have og operere i overensstemmelse med en sikringsplan for skibet, der er godkendt af eller på vegne af administrationen. Rederiets og skibets sikringsofficer skal sørge for, at planen til enhver tid er relevant og effektiv, hvilket indebærer gennemførelse af interne revisioner. Ændringer af de elementer i en godkendt plan, som administrationen har bestemt kræver godkendelse, skal indsendes til behandling og godkendelse, før de indarbejdes i den godkendte plan og gennemføres på skibet.

1.13 Skibet skal have et internationalt skibssikringscertifikat, hvoraf det fremgår, at det opfylder kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode. Del A i denne kode omfatter bestemmelser vedrørende kontrol og certificering af skibets opfyldelse af kravene på grundlag af en indledende, fornyet eller foreløbig kontrol.

1.14 Når et skib er anløbet en havn eller er på vej mod en havn i en kontraherende stat, har den kontraherende stat ret til i henhold til bestemmelserne i regel XI-2/9 at gennemføre forskellige kontrol- og overensstemmelsesforanstaltninger i tilknytning til dette skib. Skibet er underlagt havnestatens kontroltilsyn, men sådanne tilsyn vil normalt kun i undtagelsestilfælde omfatte en undersøgelse af skibets sikringsplan. Skibet kan også underlægges supplerende kontrolforanstaltninger, hvis den kontraherende stat, der gennemfører kontrol- og overensstemmelsesforanstaltninger, har grund til at tro, at skibets sikkerhed eller sikkerheden i de havnefaciliteter, det har anløbet, er bragt i fare.

1.15 Det er også et krav, at skibet om bord skal have information, der på anmodning kan stilles til rådighed for den kontraherende stat, og hvoraf det fremgår, hvem der har ansvaret for at træffe beslutning om beskæftigelse af skibets besætning og om forskellige aspekter med hensyn til skibets anvendelse.

Havnefaciliteten

1.16 De enkelte kontraherende stater skal sørge for, at der gennemføres en sårbarhedsvurdering for alle de havnefaciliteter, der er beliggende på deres område, og som betjener skibe i international fart. Den kontraherende stat, en udpeget myndighed eller en anerkendt sikringsorganisation kan foretage denne vurdering. Den afsluttede sårbarhedsvurdering for havnefaciliteten skal godkendes af den pågældende kontraherende stat eller udpegede myndighed. Denne godkendelse kan ikke uddelegeres. Sårbarhedsvurderingerne for havnefaciliteten skal regelmæssigt tages op til fornyet gennemgang.

1.17 Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering er grundlæggende set en risikoanalyse af alle aspekter af en havnefacilitets operationer for at vurdere, hvilke(n) del(e) af den, der har størst risiko og/eller sandsynlighed for at blive udsat for et angreb. Sikringsrisikoen afhænger af truslen om et angreb kombineret med målets sårbarhed og følgerne af et angreb.

Vurderingen skal omfatte følgende elementer:

— den sandsynlige trussel mod havneinstallationerne og -infrastrukturen skal klarlægges

— de potentielt sårbare områder skal identificeres, og

— følgerne af eventuelle hændelser skal beregnes.

Når analysen er afsluttet, vil det være muligt at foretage en generel vurdering af risikoniveauet. Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering vil bidrage til at klarlægge, hvilke havnefaciliteter der skal udpege en sikringsansvarlig for havnefaciliteten og udarbejde en sikringsplan for havnefaciliteten.

1.18 De havnefaciliteter, der skal opfylde kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode, skal udpege en sikringsansvarlig for havnefaciliteten. Disse sikringsansvarliges forpligtelser, ansvarsområder og uddannelseskrav samt kravene til øvelser er fastlagt i del A i denne kode.

1.19 Havnefacilitetens sikringsplan skal angive de operationelle og fysiske sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten skal træffe for at sikre, at den altid opererer på sikringsniveau 1. Planen skal ligeledes angive de supplerende eller intensiverede sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten selv kan træffe for at gå til og operere på sikringsniveau 2, når den får besked på at gøre dette. Endvidere skal planen indeholde de eventuelle forberedende foranstaltninger, som havnefaciliteten kan træffe for at muliggøre en øjeblikkelig reaktion på instruktioner fra dem, der på sikringsniveau 3 reagerer på en sikringsrelateret hændelse eller truslen herom.

1.20 De havnefaciliteter, der skal opfylde kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode, skal have og operere i overensstemmelse med en sikringsplan for havnefaciliteten, der er godkendt af den pågældende kontraherende stat eller udpegede myndighed. Havnefacilitetens sikringsansvarlige skal gennemføre planens bestemmelser og kontrollere, at den til stadighed er effektiv og relevant, hvilket indebærer bestilling af interne revisioner af planens anvendelse. Ændringer af nogle af de elementer i en godkendt plan, som den kontraherende stat eller den pågældende udpegede myndighed har bestemt kræver godkendelse, skal indsendes til behandling og godkendelse, før de indarbejdes i den godkendte plan og gennemføres i havnefaciliteten. Den pågældende kontraherende stat eller udpegede myndighed kan teste planens effektivitet. Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering, som har dannet grundlag for udviklingen af planen, skal regelmæssigt tages op til fornyet gennemgang. Alle disse aktiviteter kan føre til ændring af den godkendte plan. Eventuelle ændringer af bestemte elementer i en godkendt plan skal godkendes af den kontraherende stat eller den pågældende udpegede myndighed.

1.21 Skibe, der anvender havnefaciliteterne, kan underlægges havnestatskontroltilsyn og supplerende kontrolforanstaltninger som anført i regel XI-2/9. De relevante myndigheder kan anmode om information om skibet, dets last, passagerer og besætning, inden skibet anløber havnen. Adgang til havnen kan under visse omstændigheder nægtes.

Information og kommunikation

1.22 I kapitel XI-2 og del A i denne kode kræves det, at de kontraherende stater skal indsende visse oplysninger til Den Internationale Søfartsorganisation IMO, og at oplysningerne stilles til rådighed for at muliggøre en effektiv kommunikation mellem de kontraherende stater og mellem rederiets/skibets sikringsofficerer og havnefacilitetens sikringsansvarlige.

2 DEFINITIONER

2.1 Der findes ingen vejledning om definitionerne i kapitel XI-2 eller del A i denne kode.

2.2 I denne del af koden:

.1 forstås ved »afsnit« et afsnit af del A i koden og angives som »afsnit A/<efterfulgt af afsnittets nummer>«

.2 forstås ved »punkt« et punkt i denne del af koden og angives som »punkt<efterfulgt af punktets nummer>«, og

.3 forstås ved »kontraherende stat«, når det anvendes i punkt 14-18, »den kontraherende stat, på hvis område havnefaciliteten er beliggende« med reference til den »udpegede myndighed«.

3. ANVENDELSE

Generelt

3.1 Vejledningen i denne del af koden skal tages i betragtning, når kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode gennemføres.

3.2 Det skal imidlertid slås fast, at det omfang, i hvilket vejledningen om skibe finder anvendelse, afhænger af skibstype, skibets last og/eller passagerer, dets handelsmønstre og de særlige karakteristika for de havnefaciliteter, som skibet anløber.

3.3 Hvad angår vejledningen om havnefaciliteter afhænger det omfang, i hvilket denne vejledning finder anvendelse, ligeledes af havnefaciliteterne, skibstyper, der benytter havnefaciliteten, de besøgende skibes last- og/eller passagerer og handelsmønstre.

3.4 Det er ikke tanken, at bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode skal finde anvendelse på havnefaciliteter, der er designet til og hovedsageligt anvendes til militære formål.

4. DE KONTRAHERENDE STATERS ANSVAR

Vurderingernes og planernes sikkerhed

4.1 De kontraherende stater skal sikre sig, at der findes passende foranstaltninger til at undgå uautoriseret afsløring af eller adgang til sikkerhedsfølsomt materiale vedrørende skibets sikringsvurderinger, skibets sikringsplaner, havnefacilitetens sårbarhedsvurderinger og havnefacilitetens sikringsplaner og til de individuelle vurderinger eller planer.

Udpegede myndigheder

4.2 De kontraherende stater kan identificere en udpeget myndighed inden for regeringen, som kan udføre deres sikringsopgaver i tilknytning til havnefaciliteterne som anført i kapitel XI-2 eller del A i denne kode.

Anerkendte sikringsorganisationer

4.3 De kontraherende stater kan give en anerkendt sikringsorganisation bemyndigelse til at gennemføre visse sikringsrelaterede aktiviteter, herunder:

.1 godkendelse af skibets sikringsplaner eller ændringer heraf på vegne af administrationen

.2 kontrol og certificering af skibenes overholdelse af kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode på vegne af administrationen, og

.3 gennemførelse af de sårbarhedsvurderinger for havnefaciliteten, som den kontraherende stat kræver.

4.4 En anerkendt sikringsorganisation kan også rådgive eller assistere rederier eller havnefaciliteter om sikringsspørgsmål, herunder sikringsvurderinger for skibe, skibes sikringsplaner, havnefaciliteters sårbarhedsvurderinger og havnefaciliteters sikringsplaner. Dette kan indebære udarbejdelse af en sikringsvurdering eller -plan for skibet eller en sårbarhedsvurdering eller sikringsplan for havnefaciliteten. Hvis en anerkendt sikringsorganisation har udarbejdet en sådan sikringsvurdering eller -plan for et skib, skal den samme anerkendte sikringsorganisation ikke have bemyndigelse til at godkende den pågældende sikringsplan for skibet.

4.5 Når de kontraherende stater giver bemyndigelse til en anerkendt sikringsorganisation, skal de overveje organisationens kompetence. En anerkendt sikringsorganisation skal kunne godtgøre:

.1 ekspertise inden for relevante sikringsaspekter

.2 passende kendskab til skibs- og havneoperationer, herunder kendskab til skibsdesign og -konstruktion, hvis de leverer ydelser i tilknytning til skibe, og havnedesign og -konstruktion, hvis de leverer ydelser i tilknytning til havnefaciliteter

.3 deres evne til at vurdere de sandsynlige sikringsrisici, der kan opstå i forbindelse med skibs- og havnefacilitetsoperationer, herunder grænsefladen mellem skib og havn, og hvordan sådanne risici kan minimeres

.4 deres evne til at opretholde og forbedre deres personales ekspertise

.5 deres evne til at overvåge deres personales fortsatte troværdighed

.6 deres evne til at opretholde passende forholdsregler for at undgå uautoriseret afsløring af eller adgang til sikkerhedsfølsomt materiale

.7 deres kendskab til kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode og relevante nationale og internationale lovgivnings- og sikkerhedskrav

.8 deres kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.9 deres kendskab til genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.10 deres kendskab til genkendelse på et ikke-diskriminerende grundlag af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der kan udgøre en trussel for sikkerheden

.11 deres kendskab til de teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltningerne, og

.12 deres kendskab til sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer og deres operationelle begrænsninger.

De kontraherende stater, herunder administrationerne, skal, når de uddelegerer specifikke opgaver til en anerkendt sikringsorganisation, sikre sig, at den anerkendte sikringsorganisation er i besiddelse af den kompetence, der er nødvendig for at udføre opgaven.

4.6 En anerkendt organisation som defineret i regel I/6, og som opfylder kravene i regel XI-1/1, kan udpeges som en anerkendt sikringsorganisation, hvis den er i besiddelse af den relevante sikringsrelaterede ekspertise, der er opstillet i punkt 4.5.

4.7 En havnemyndighed eller havnefacilitet kan udpeges som en anerkendt sikringsorganisation, hvis den er i besiddelse af den relevante sikringsrelaterede ekspertise, der er opstillet i punkt 4.5.

Fastsættelse af sikringsniveau

4.8 Ved fastsættelse af sikringsniveauet skal de kontraherende stater tage hensyn til generelle og specifikke trusselsoplysninger. De kontraherende stater skal fastsætte sikringsniveauet for skibe eller havnefaciliteter på et af følgende tre niveauer:

— Sikringsniveau 1: normalt; det niveau, som skibe og havnefaciliteter normalt opererer på

— Sikringsniveau 2: forhøjet; dette niveau gælder, så længe der er en forhøjet risiko for en sikringsrelateret hændelse, og

— Sikringsniveau 3: ekstraordinært; dette niveau gælder i en periode, hvor der er en sandsynlig eller overhængende risiko for en sikringsrelateret hændelse.

4.9 Anvendes, når der foreligger pålidelige oplysninger om, at en sikringsrelateret hændelse er sandsynlig eller overhængende. Sikringsniveau 3 bør kun fastsættes i den periode, hvor den påviste sikringstrussel eller den faktiske sikringsrelaterede hændelse består. Mens sikringsniveauerne kan ændre sig fra sikringsniveau 1, over sikringsniveau 2 til sikringsniveau 3, er der ligeledes mulighed for, at sikringsniveauerne kan ændre sig direkte fra sikringsniveau 1 til sikringsniveau 3.

4.10 Skibsføreren har til enhver tid det endelige ansvar for skibets sikkerhed. Selv på sikringsniveau 3 kan skibsføreren anmode om en tydeliggørelse eller ændring af instruktioner udstedt af dem, der reagerer på en sikringsrelateret hændelse eller en trussel herom, hvis der er grund til at antage, at overholdelse af en af instruktionerne kan bringe skibets sikkerhed i fare.

4.11 Rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer skal på det tidligst muligt tidspunkt tage kontakt til havnefacilitetens sikringsansvarlige i den havnefacilitet, som skibet har til hensigt at anløbe, for at fastsætte det sikringsniveau, der gælder for det pågældende skib i havnefaciliteten. Når havnefacilitetens sikringsansvarlige har etableret kontakt til et skib, skal denne vejlede skibet om eventuelle efterfølgende ændringer i havnefacilitetens sikringsniveau og forsyne skibet med alle relevante sikringsoplysninger.

4.12 Et individuelt skib kan under særlige omstændigheder operere ved et højere sikringsniveau end den havnefacilitet, det anløber, men der kan ikke være tale om, at et skib opererer ved et lavere sikringsniveau end den havnefacilitet, det anløber. Hvis et skib har et højere sikringsniveau end den havnefacilitet, det har til hensigt at anløbe, skal rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer uden ophold orientere havnefacilitetens sikringsansvarlige. Havnefacilitetens sikringsansvarlige skal i samråd med rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer foretage en vurdering af situationen og aftale passende sikringsforanstaltninger med skibet, der kan indebære udfyldelse og underskrivelse af en sikringserklæring.

4.13 De kontraherende stater skal overveje, hvordan oplysninger om ændringer i sikringsniveauer kan formidles hurtigt. Administrationerne kan ønske at anvende NAVTEX-meddelelser eller efterretninger for søfarende som en metode til at meddele sådanne ændringer i sikringsniveauer til skibet, rederiets sikringsofficer og skibets sikringsofficer. Eller de ønsker måske at overveje andre kommunikationsmetoder, der indebærer en tilsvarende eller bedre hastighed og dækning. De kontraherende stater skal fastlægge metoder til at oplyse havnefaciliteternes sikringsansvarlige om ændringerne i sikringsniveauer. De kontraherende stater skal opstille og vedligeholde kontaktoplysningerne til en liste over dem, der skal informeres om ændringer i sikringsniveauer. Mens sikringsniveauet ikke behøver at blive betragtet som specielt følsomt, kan de bagved liggende trusselsoplysninger være yderst følsomme. De kontraherende stater skal nøje overveje, hvilken type oplysninger der skal gives og oplysningernes detaljeringsgrad, og den metode, der skal anvendes til at formidling til skibets sikringsofficer, rederiets sikringsofficer og havnefacilitetens sikringsansvarlige.

Kontaktpunkter og oplysninger om sikringsplaner for havnefaciliteter

4.14 Når en havnefacilitet har en sikringsplan for havnefaciliteten, skal dette meddeles organisationen, og disse oplysninger skal stilles til rådighed for rederiets og skibets sikringsofficerer. Det er ikke nødvendigt at offentliggøre andre oplysninger om havnefacilitetens sikringsplan, end at denne eksisterer. De kontraherende stater bør overveje at oprette enten centrale eller regionale kontaktpunkter eller andre metoder til at levere ajourførte oplysninger om de steder, hvor der findes en sikringsplan for havnefaciliteten, samt kontaktoplysninger for den relevante sikringsansvarlige. Det skal offentliggøres, at der findes sådanne kontaktpunkter. De kan ligeledes give oplysninger om anerkendte sikringsorganisationer, der er udpeget til at handle på vegne af den kontraherende stat, sammen med nærmere oplysninger om de specifikke ansvarsområder og vilkår i forbindelse med den myndighed, der er uddelegeret til sådanne anerkendte sikringsorganisationer.

4.15 Såfremt en havn ikke har en sikringsplan for havnefaciliteten (og derfor ikke har en sikringsansvarlig for havnefaciliteten), skal det centrale eller regionale kontaktpunkt kunne henvise til en passende kvalificeret person i land, der om nødvendigt kan sørge for, at de relevante sikringsforanstaltninger er på plads i den tid, skibet ligger i havnen.

4.16 De kontraherende stater skal også offentliggøre kontaktoplysninger om de regeringsembedsmænd, som et skibs eller et rederis sikringsofficerer eller en havnefacilitets sikringsansvarlige kan indberette sikringsproblemer til. Disse regeringsembedsmænd skal vurdere sådanne indberetninger, før de gennemfører passende forholdsregler. Sådanne indberettede problemer kan vedrøre sikringsforanstaltninger, der henhører under en anden kontraherende stats ansvar. I dette tilfælde skal de kontraherende stater overveje at kontakte deres modpart i den anden kontraherende stat for at drøfte, hvorvidt afhjælpende foranstaltninger vil være hensigtsmæssige. Med henblik herpå skal kontaktoplysninger om regeringsembedsmændene meddeles IMO.

4.17 De kontraherende stater skal også på anmodning stille oplysningerne i punkt 4.14 til 4.16, til rådighed for andre kontraherende stater.

Identifikationsdokumenter

4.18 De kontraherende stater opfordres til at udstede passende identifikationsdokumenter til de regeringsembedsmænd, der har bemyndigelse til at gå om bord på skibe eller få adgang til havnefaciliteter under udøvelsen af deres officielle pligter, og til at fastlægge procedurer for kontrol af sådanne dokumenters gyldighed.

Faste og flydende platforme og mobile offshore-boreenheder på stedet

4.19 De kontraherende stater skal overveje at fastlægge passende sikringsforanstaltninger for faste og flydende platforme og mobile offshore-boreenheder på stedet for at muliggøre kontakt med skibe, der skal opfylde bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode.

Skibe, der ikke skal overholde del A i denne kode

4.20 De kontraherende stater skal overveje at fastlægge passende sikringsforanstaltninger for at forbedre sikkerheden for skibe, som ikke er omfattet af dette kapitel XI-2 og del A i denne kode, og for at sikre, at eventuelle sikringsbestemmelser, der gælder for sådanne skibe, tillader aktiviteter med skibe, der er omfattet af del A i denne kode.

Trusler mod skibe og andre hændelser på havet

4.21 De kontraherende stater skal stille generel vejledning til rådighed om de foranstaltninger, der anses for at være hensigtsmæssige for at nedbringe sikringsrisikoen for skibe, der sejler under deres flag, når de er på havet. De skal formidle specifik rådgivning om, hvilke skridt der skal tages på sikringsniveauerne 1-3, hvis:

.1 der sker en ændring i det sikringsniveau, der gælder for skibet, mens det er på havet, f.eks. på grund af det geografiske område, i hvilket det opererer, eller i tilknytning til skibet selv, og

.2 der sker en sikringsrelateret hændelse eller foreligger en trussel herom, der involverer skibet, mens det er på havet.

De kontraherende stater skal fastlægge de bedste metoder og procedurer med dette formål for øje. I tilfælde af et umiddelbart forestående angreb, skal skibet søge at etablere direkte kommunikationslinjer med dem, der i flagstaten har ansvaret for at reagere på sikringsrelaterede hændelser.

4.22 De kontraherende stater skal ligeledes oprette et kontaktpunkt, der kan yde sikringsrådgivning til alle skibe:

.1 der har ret til at sejle under deres flag, eller

.2 som opererer i deres territorialfarvand eller har meddelt, at de har til hensigt at sejle ind i deres territorialfarvand.

4.23 De kontraherende stater skal tilbyde rådgivning til skibe, der opererer i deres territorialfarvand eller har meddelt, at de har til hensigt at sejle ind i deres territorialfarvand, og denne rådgivning vil kunne omfatte råd:

.1 om at ændre eller udsætte den påtænkte passage

.2 om at sejle ad en bestemt rute eller fortsætte til et nærmere bestemt sted

.3 om tilgængeligheden af personale eller udstyr, der vil kunne placeres på skibet

.4 om at koordinere passagen, ankomsten til eller afsejlingen fra havnen, så de kan eskorteres af patruljefartøjer, fly eller helikopter.

De kontraherende stater skal minde skibe, der opererer i deres territorialfarvand, eller som har meddelt, at de har til hensigt at sejle ind i deres territorialfarvand, om eventuelle områder med midlertidigt sejlforbud, som de har offentliggjort.

4.24 De kontraherende stater skal henstille til skibe, der opererer i deres territorialfarvand, eller som har meddelt, at de har til hensigt at sejle ind i deres territorialfarvand, at de for at beskytte skibet eller for at beskytte andre skibe i nærheden hurtigt gennemfører enhver sikringsforanstaltning, som den kontraherende stat måtte have anbefalet.

4.25 De planer, som de kontraherende stater udarbejder med de formål, der er opstillet i punkt 4.22, skal omfatte oplysninger om et passende kontaktpunkt i den kontraherende stat, herunder administrationen, der er tilgængeligt 24 timer i døgnet. Disse planer skal ligeledes omfatte oplysninger om de omstændigheder, under hvilke administrationen mener, at der skal søges bistand fra nærliggende kyststater, og en procedure for etablering af kontakt mellem havnefacilitetens sikringsansvarlige og skibets sikringsofficer.

Alternative sikringsaftaler

4.26 De kontraherende stater kan, når de overvejer, hvordan de skal gennemføre kapitel XI-2 og del A i denne kode, indgå en eller flere aftaler med en eller flere kontraherende stater. En aftale er begrænset til korte internationale rejser på faste ruter mellem havnefaciliteter på aftaleparternes område. De kontraherende stater skal, når de indgår aftalen og efterfølgende, høre andre kontraherende stater og administrationer, der har interesse i aftalens virkninger. Skibe, der sejler under andre landes flag, end de lande, der er parter i aftalen, bør kun have tilladelse til at besejle de faste ruter, der er omfattet af aftalen, hvis deres administration er indforstået med, at skibet skal overholde aftalebestemmelserne, og kræver, at skibet gør det. En sådan aftale kan under ingen omstændigheder bringe sikringsniveauet for andre skibe og havnefaciliteter, der ikke er omfattet af den, i fare, og mere specifikt kan alle skibe, der er omfattet af en sådan aftale, ikke udføre aktiviteter med skibe, der ikke er omfattet af aftalen. Enhver operationel grænseflade, der gennemføres af skibe, som er omfattet af aftalen, skal indgå i denne. Der skal løbende føres tilsyn med, hvordan den enkelte aftale fungerer, og den skal ændres, når der opstår behov herfor, idet den under alle omstændigheder skal tages op til fornyet behandling hvert femte år.

Ækvivalente ordninger for havnefaciliteter

4.27 For visse specifikke havnefaciliteter med begrænsede eller specielle operationer, men med mere end lejlighedsvis trafik, kan det være hensigtsmæssigt at sikre overensstemmelse med sikringsforanstaltninger, der er ækvivalente med dem, der er foreskrevet i kapitel XI-2 og i del A i denne kode. Dette kan navnligt være tilfældet for terminaler såsom dem, der er tilknyttet fabrikker eller kajpladser uden hyppige transaktioner.

Bemandingsniveau

4.28 Når administrationen fastsætter minimumsbemandingen af et skib, skal den tage hensyn til, at bestemmelserne om minimumsbemandingen i regel V/14 kun vedrører en sikker sejlads. Administrationen skal også tage hensyn til en eventuel ekstra arbejdsbyrde, som gennemførelsen af skibets sikringsplan vil kunne medføre, og sikre, at skibet er tilstrækkeligt og effektivt bemandet. I denne forbindelse skal administrationen kontrollere, at skibene kan overholde de krav til hviletid og andre foranstaltninger til at undgå træthed, som er vedtaget i national lovgivning, i tilknytning til alle de pligter om bord på skibet, der er pålagt de forskellige besætningsgrupper.

Kontrol- og overensstemmelsesforanstaltninger

Generelt

4.29 I regel XI-2/9 beskrives de kontrol- og overensstemmelsesforanstaltninger, der finder anvendelse på skibe i henhold til kapitel XI-2. Den er opdelt i tre særskilte afsnit; kontrol med skibe, der allerede er i en havn, kontrol med skibe, der har til hensigt at anløbe en anden kontraherende stats havn, og supplerende bestemmelser, der finder anvendelse på begge situationer.

4.30 Regel XI-2/9.1, kontrol med skibe i havn, gennemfører et system for kontrol med skibe, mens de ligger i et fremmed lands havn, hvor den kontraherende stats behørigt bemyndigede embedsmænd (behørigt bemyndigede embedsmænd) har ret til at gå om bord på skibet for at kontrollere, at de krævede certifikater er i orden. Hvis der er indlysende grund til at tro, at skibet ikke opfylder reglerne, kan der derefter gennemføres yderligere kontrolforanstaltninger såsom ekstra tilsyn eller tilbageholdelse. Dette afspejler de aktuelle kontrolsystemer. Regel XI-2/9.1 bygger på sådanne systemer og muliggør supplerende foranstaltninger (herunder bortvisning af et skib fra en havn som en kontrolforanstaltning), når behørigt bemyndigede embedsmænd har indlysende grund til at tro, at et skib ikke opfylder kravene i kapitel XI-2 eller del A i denne kode. Regel XI-2/9.3 beskriver sikringsforanstaltninger, der fremmer en retfærdig og proportional gennemførelse af disse supplerende foranstaltninger.

4.31 Regel XI-2/9.2 anvender kontrolforanstaltninger for at sikre, at skibe, der ønsker at anløbe en anden kontraherende stats havn, opfylder bestemmelserne, og indfører en helt anden opfattelse af kontrol i kapitel XI-2, der udelukkende vedrører sikkerhed. I henhold til denne regel kan der gennemføres foranstaltninger, inden skibet anløber havnen, for bedre at garantere sikkerheden. Ligesom i regel XI-2/9.1 er dette supplerende kontrolsystem baseret på tanken om indlysende grunde til at tro, at skibet ikke opfylder kravene i kapitel XI-2 eller del A i denne kode, og omfatter væsentlige sikringsforanstaltninger i regel XI-2/9.2.2. og XI-2/9.2.5 samt i regel XI-2/9.3.

4.32 Indlysende grunde til at tro, at skibet ikke opfylder kravene, betyder bevis for eller pålidelige oplysninger om, at skibet ikke opfylder kravene i kapitel XI-2 eller del A i denne kode, idet der tages hensyn til vejledningen i denne del af koden. Sådanne beviser eller pålidelige oplysninger kan være et resultat af den behørigt bemyndigede embedsmands professionelle bedømmelse eller observationer indhentet i forbindelse med kontrollen af skibets internationale skibssikringscertifikat eller midlertidige internationale skibssikringscertifikat, der er udstedt i henhold til del A i denne kode (certifikat) eller fra andre kilder. Selv hvis et gyldigt certifikat forefindes om bord på skibet, kan de behørigt bemyndigede embedsmænd stadig have indlysende grunde til at tro, at skibet ikke opfylder kravene, baseret på deres professionelle bedømmelse.

4.33 Som eksempler på mulige indlysende grunde i henhold til regel XI-2/9.1 og XI-2/9.2 kan nævnes:

.1 beviser fra en gennemgang af certifikatet for, at det er ugyldigt eller udløbet

.2 beviser for eller pålidelige oplysninger om, at der er alvorlige mangler ved det sikringsanordninger, den dokumentation eller de forholdsregler, der kræves i kapitel XI-2 og del A i denne kode

.3 modtagelse af en rapport eller en klage, der efter den behørigt bemyndigede embedsmands professionelle bedømmelse indeholder pålidelige oplysninger, der klart indikerer, at skibet ikke opfylder kravene i kapitel XI-2 eller del A i denne kode

.4 beviser for eller observation af, at skibsføreren eller skibets besætning efter den behørigt bemyndigede embedsmands professionelle bedømmelse ikke er bekendt med vigtige sikringsprocedurer om bord på skibet eller ikke kan gennemføre øvelser i tilknytning til skibets sikkerhed, eller at sådanne procedurer eller øvelser ikke er blevet gennemført

.5 beviser for eller observation af, at centrale besætningsmedlemmer efter den behørigt bemyndigede embedsmands professionelle bedømmelse ikke er i stand til at kommunikere ordentligt med andre centrale besætningsmedlemmer med sikringsansvar om bord på skibet

.6 beviser for eller pålidelige oplysninger om, at skibet har taget personer om bord eller har lastet stores eller varer i en havnefacilitet eller fra et andet skib, hvor enten havnefaciliteten eller det andet skib overtræder kravene i kapitel XI-2 eller del A i denne kode, og det pågældende skib ikke har udfyldt en sikringserklæring og ej heller truffet passende særlige eller supplerende sikringsforanstaltninger eller ikke har overholdt passende skibssikringsprocedurer

.7 beviser for eller pålidelige oplysninger om, at skibet har taget personer om bord eller har lastet stores eller varer i en havnefacilitet eller fra en anden kilde (f.eks. et andet skib eller helikopteroverførsel), hvor enten havnefaciliteten eller den anden kilde ikke er omfattet af kapitel XI-2 eller del A i denne kode, og skibet ikke har truffet passende, specifikke eller supplerende sikringsforanstaltninger eller overholdt passende sikringsprocedurer, og

.8 hvis skibet er i besiddelse af et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat, der løbende er udstedt efterfølgende, som beskrevet i afsnit A/19.4, og hvis skibets eller rederiets formål med at anmode om et sådant certifikat i henhold til den behørigt bemyndigede embedsmands professionelle bedømmelse er at undgå fuld overensstemmelse med kapitel XI-2 og del A i denne kode ud over den periode, hvor det oprindeligt udstedte midlertidige certifikat er gældende, som beskrevet i afsnit A/19.4.4.

4.34 De internationale lovmæssige konsekvenser af regel XI-2/9 er særlig relevante, og reglen skal gennemføres under hensyntagen til regel XI-2/2.4, da der kan opstå situationer, hvor der enten vil blive truffet foranstaltninger, der falder uden for kapitel XI-2, eller hvor der skal tages hensyn til rettigheder, som skibe, der ikke er omfattet af kapitel XI-2, har. Regel XI-2/9 afholder således ikke de kontraherende stater fra at træffe foranstaltninger med udgangspunkt i og i overensstemmelse med international lov for at garantere personers, skibes, havnefaciliteters eller anden ejendoms sikkerhed i tilfælde, hvor skibet, selv om det er i overensstemmelse med kapitel XI-2 og del A i denne kode, stadig anses for at indebære en sikringsrisiko.

4.35 Når en kontraherende stat pålægger et skib kontrolforanstaltninger, skal administrationen uden ophør kontaktes med tilstrækkelige oplysninger til, at den kan samarbejde fuldt ud med den kontraherende stat.

Kontrol af skibe i havn

4.36 Når den manglende overensstemmelse enten skyldes defekt udstyr eller mangelfuld dokumentation, der fører til, at skibet tilbageholdes, og den manglende overensstemmelse ikke kan afhjælpes i den havn, hvor kontrollen udføres, kan den kontraherende stat tillade skibet at sejle til en anden havn, forudsat at eventuelle betingelser aftalt mellem havnestaterne og administrationen eller skibsføreren opfyldes.

Skibe, der har til hensigt at anløbe en anden kontraherende stats havn

4.37 Regel XI-2/9.2.1 indeholder en liste over de oplysninger, som de kontraherende stater kan kræve fra et skib som betingelse for tilladelse til at anløbe en havn. En af oplysningerne på listen er bekræftelse af eventuelle specielle eller supplerende foranstaltninger, som skibet har truffet i løbet af de sidste ti anløb af en havnefacilitet. Som eksempel kan nævnes:

.1 oversigter over de foranstaltninger, der er truffet, mens skibet lå i en havnefacilitet i et land, der ikke er en kontraherende stat, navnlig de foranstaltninger, som normalt ville være blevet truffet af havnefaciliteterne beliggende på de kontraherende staters område, og

.2 eventuelle sikringserklæringer, der er underskrevet med havnefaciliteter eller andre skibe.

4.38 En anden oplysning på listen, der kan kræves som en betingelse for tilladelse til at anløbe en havn, er bekræftelse af, at der er blevet opretholdt passende skibssikringsprocedurer i forbindelse med aktiviteter mellem skibe udført inden for den periode, hvor de seneste ti anløb af en havnefacilitet har fundet sted. Der skal normalt ikke fremlægges journaler over overførsler af lodser, toldere, immigrationsmyndigheder, sikringsmedarbejdere eller over bunkring, lægtring, lastning af stores og lodsning af affald fra skibet i havnefaciliteter, da disse aktiviteter normalt er omfattet af havnefacilitetens sikringsplan. Som eksempler på oplysninger, der kan kræves, kan nævnes:

.1 journaler over de foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med aktiviteter med et skib, der sejler under et flag tilhørende et land, som ikke er en kontraherende stat, navnlig de foranstaltninger, der normalt ville blive truffet af skibe, der sejler under de kontraherende staters flag

.2 journaler over de foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med aktiviteter med et skib, der sejler under en kontraherende stats flag, men ikke skal opfylde bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode, såsom en kopi af eventuelle sikkerhedscertifikater, der er udstedt til skibet i henhold til andre bestemmelser, og

.3 såfremt personer eller gods, der er bjerget på havet, er om bord, alle kendte oplysninger om disse personer eller dette gods, herunder deres identitet, når den er kendt, og resultaterne af eventuelle kontroller udført på skibets vegne for at fastslå de bjergede personers sikringsstatus. Det er ikke hensigten med kapitel XI-2 eller del A i denne kode at forsinke eller forhindre, at personer i havsnød, bringes til et sikkert sted. Hensigten med kapitel XI-2 og del A i denne kode er alene at give landene tilstrækkelige oplysninger til, at de kan opretholde deres sikkerhedsmæssige integritet.

4.39 Som eksempler på andre praktiske sikringsoplysninger, der kan kræves som en forudsætning for adgang til en havn som et led i beskyttelsen af personer, havnefaciliteter, skibe og anden ejendom, kan nævnes:

.1 oplysninger indeholdt i den Fortløbende Skibshistoriske Oversigt (Continuous Synopsis Record)

.2 skibets position på tidspunktet for indberetningen

.3 skibets forventede ankomst til havnen

.4 mandskabsliste

.5 generel beskrivelse af skibets last

.6 passagerliste, og

.7 de oplysninger, der i henhold til regel XI-2/5 skal foreligge.

4.40 Regel XI-2/9.2.5 giver skibsføreren mulighed for, når denne informeres om havnestatens hensigt om at gennemføre kontrolforanstaltninger i henhold til regel XI-2/9.2, at trække sit ønske om at anløbe havnen tilbage. Hvis skibsføreren trækker sit ønske tilbage, finder regel XI-2/9 ikke længere anvendelse, og eventuelle andre skridt, der tages, skal være baseret på og i overensstemmelse med international lov.

Tillægsbestemmelser

4.41 I alle tilfælde, hvor et skib nægtes adgang til eller bortvises fra en havn, skal alle kendte oplysninger meddeles myndighederne i de relevante lande. Meddelelsen skal omfatte følgende oplysninger, når de er kendt:

.1 skibets navn, dets flag, skibets identifikationsnummer, kaldesignal, skibstype og last

.2 årsagen til at adgang til en havn eller havnefacilitet nægtes eller til bortvisning fra sådanne områder

.3 hvis relevant, arten af den eventuelle manglende opfyldelse af sikringsforanstaltningerne

.4 hvis relevant, nærmere oplysninger om ethvert forsøg på at afhjælpe den manglende overensstemmelse, herunder eventuelle krav stillet til skibet på den pågældende rejse

.5 tidligere havneanløb og den næste oplyste anløbshavn

.6 tidspunkt for afsejling og anslået sandsynlig anløbstidspunkt for næste havn

.7 eventuelle instruktioner til skibet f.eks. indberetning af rute

.8 tilgængelige oplysninger om det sikringsniveau, som skibet i øjeblikket opererer på

.9 oplysninger om eventuelle kontakter, som havnestaten har haft med administrationen

.10 kontaktpunkt i den havnestat, der udarbejder rapporten, hvor der kan indhentes yderligere oplysninger

.11 mandskabsliste, og

.12 eventuelle andre relevante oplysninger.

4.42 De relevante lande, der skal kontaktes, bør omfatte landene langs skibets forventede sejlrute til den næste anløbshavn, navnlig hvis skibet ønsker at sejle ind i et af disse landes territorialfarvand. Andre relevante lande kunne være tidligere anløbshavne, så yderligere oplysninger kan indhentes og sikringsspørgsmål i tilknytning til tidligere anløbne havne løses.

4.43 De behørigt bemyndigede embedsmænd skal, når de udøver deres kontrol- og overensstemmelsesbeføjelser, sikre, at eventuelle skridt eller foranstaltninger, der pålægges skibene, er proportionale med den manglende overholdelse. Sådanne foranstaltninger eller skridt skal være rimelige og mindst være af den alvor eller varighed, der er påkrævet for at afhjælpe eller afbøde den manglende overensstemmelse.

4.44 Ordet »forsinkelse« i regel XI-2/9.3.5.1 henviser også til situationer, hvor skibet i overensstemmelse med de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne regel, uretmæssigt nægtes at anløbe havnen eller uretmæssigt bortvises fra havnen.

Skibe fra ikke-kontraherende stater og skibe, der er for små til at være omfattet af aftalen

4.45 De kontraherende stater skal ikke behandle skibe, der sejler under flag tilhørende et land, som ikke er en kontraherende stat til aftalen, og som ikke er part i 1988 SOLAS-protokollen [1], mere favorabelt. Tilsvarende skal kravene i regel XI-2/9 og vejledningen i denne del af koden anvendes på disse skibe.

4.46 Skibe, der er for små til at være omfattet af aftalen, er underlagt de foranstaltninger, som landene gennemfører for at opretholde sikkerheden. Sådanne foranstaltninger skal træffes under behørig hensyntagen til kravene i kapitel XI-2 og vejledningen i denne del af koden.

5. SIKRINGSERKLÆRING

Generelt

5.1 En sikringserklæring skal udfyldes, når den kontraherende stat, på hvis område havnefaciliteten er beliggende, skønner det nødvendigt, eller når skibet skønner det nødvendigt.

5.1.1 Resultaterne af havnefacilitetens sårbarhedsvurdering kan vise, at der er behov for en sikkerhedserklæring, og årsagerne til og de omstændigheder, under hvilke en sikkerhedserklæring er påkrævet, skal fremgå af havnefacilitetens sikringsplan.

5.1.2 En administration kan tilkendegive, at der er behov for en sikringserklæring for skibe, der har ret til at sejle under dens flag, eller som følge af en sikringsvurdering for skibet, og dette skal fremgå af skibets sikringsplan.

5.2 Det er sandsynligt, at der vil blive krævet en sikringserklæring ved højere sikringsniveauer, når et skib har et højere sikringsniveau end havnefaciliteten eller et andet skib, som det har en grænseflade med, og i forbindelse med grænsefladen mellem skib og havn eller aktiviteter mellem skibe, der indebærer en højere risiko for personer, ejendom eller miljø af årsager, der er specifikke for det pågældende skib, herunder dets last eller passagerer eller omstændighederne i havnefaciliteten eller en kombination af disse faktorer.

5.2.1 Såfremt et skib eller en administration på vegne af skibe, der har ret til at sejle under dens flag, anmoder om, at der udfyldes en sikringserklæring, skal havnefacilitetens sikringsansvarlige eller skibets sikringsofficer anerkende anmodningen og drøfte passende sikringsforanstaltninger.

5.3 Havnefacilitetens sikringsansvarlige kan ligeledes tage initiativet til en sikringserklæring forud for en grænseflade mellem skib og havn, der i henhold til den godkendte sårbarhedsvurdering for havnefaciliteten giver anledning til særlig bekymring. Som eksempel kan nævnes ombordtagning eller landsætning af passagerer og overførsel, lastning eller lodsning af farligt gods eller farlige stoffer. Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering kan også identificere faciliteter i eller i nærheden af tæt befolkede områder eller økonomisk betydningsfulde operationer, der kræver en sikringserklæring.

5.4 Det vigtigste formål med en sikringserklæring er at sikre en aftale mellem skibet og havnefaciliteten eller med andre skibe, det har en grænseflade med, vedrørende de respektive sikringsforanstaltninger, som de hver især skal gennemføre i henhold til bestemmelserne i deres respektive godkendte sikringsplaner.

5.4.1 Den aftalte sikringserklæring skal underskrives og dateres af både havnefaciliteten og skibet/skibene afhængigt af omstændighederne for at dokumentere overensstemmelse med kapitel XI-2 og del A i denne kode og skal omfatte dens varighed, det/de relevante sikringsniveau/sikringsniveauer og de relevante kontaktoplysninger.

[1] Protokol af 1988 i tilknytning til Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen, 1974.

5.4.2 En ændring i sikringsniveau kan gøre det påkrævet, at udfylde en ny eller ændret sikringserklæring.

5.5 Sikringserklæringen skal udfyldes på engelsk, fransk eller spansk, eller på et sprog, der er fælles for såvel havnefaciliteten og skibet eller skibene afhængigt af omstændighederne.

5.6 En model til en sikringserklæring findes i tillæg 1 til denne del af koden. Denne model bruges til en sikringserklæring mellem et skib og en havnefacilitet. Hvis sikringserklæringen skal dække to skibe, skal denne model tilpasses tilsvarende.

6. REDERIETS FORPLIGTELSER

Generelt

6.1 I henhold til regel XI-2/5 skal rederiet forsyne skibsføreren med de oplysninger, der er nødvendige for at opfylde rederiets krav i henhold til bestemmelserne i denne regel. Disse oplysninger skal bl.a. omfatte følgende:

.1 de parter, der er ansvarlige for ansættelse af personale på skibet, såsom skibsadministrationsselskaber, forhyringskontorer, kontrahenter, koncessionshavere (f.eks. detailforretninger, kasinoer osv.)

.2 de parter, der træffer beslutning om skibets anvendelse, herunder tidsbefragter(e) eller bareboatbefragter(e), eller enhver anden enhed, der fungerer i en sådan egenskab, og

.3 såfremt skibet anvendes på vilkår, der er gældende for en befragter, kontaktoplysninger for disse befragtere, herunder tids- eller sejladsbefragtere.

6.2 I henhold til regel XI-2/5 er rederiet forpligtet til at ajourføre og holde disse oplysninger opdateret, når og hvis der opstår ændringer.

6.3 Disse oplysninger skal foreligge på engelsk, fransk eller spansk.

6.4 Når der er tale om skibe bygget før den 1. juli 2004, skal disse oplysninger afspejle den faktiske tilstand på denne dato.

6.5 Når der er tale om skibe bygget på eller efter den 1. juli 2004 og skibe bygget før den 1. juli 2004, og som ikke var i drift den 1. juli 2004, skal oplysningerne gives fra den dato, hvor skibet tages i brug, og de skal afspejle den faktiske tilstand på denne dato.

6.6 Når et skib tages ud af brug efter den 1. juli 2004, skal oplysningerne gælde fra den dato, hvor skibet igen tages i brug, og de skal afspejle den faktiske tilstand på denne dato.

6.7 Tidligere oplysninger, der ikke vedrører den faktiske tilstand på denne dato, behøver ikke at blive opbevaret om bord.

6.8 Når et andet rederi overtager ansvaret for skibets drift, behøver oplysninger om det rederi, der tidligere ejede skibet, ikke at blive om bord.

Derudover findes der anden relevant vejledning i afsnit 8, 9 og 13.

7. SKIBSSIKKERHED

Den relevante vejledning findes i afsnit 8, 9 og 13.

8. SKIBETS SIKRINGSVURDERING

Sikringsvurdering

8.1 Rederiets sikringsofficer har ansvaret for at sikre, at der foretages en sikringsvurdering for de enkelte skibe i rederiets flåde, der skal opfylde bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode, og som rederiets sikringsofficer har ansvaret for. Rederiets sikringsofficer behøver ikke personligt at påtage sige alle opgaverne i tilknytning til stillingen, men ansvaret for, at de udføres korrekt, ligger i sidste ende hos den enkelte sikringsofficer i rederiet.

8.2 Rederiets sikringsofficer skal, inden skibets sikringsvurdering påbegyndes, sikre sig, at der drages fordel af de tilgængelige oplysninger om vurderingen af truslen mod de havne, som skibet vil anløbe, eller hvor passagerer tages om bord eller landsættes, og om havnefaciliteterne og deres beskyttelsesforanstaltninger. Rederiets sikringsofficer skal undersøge tidligere rapporter om lignende sikringsbehov. Hvor det er muligt, skal rederiets sikringsofficer mødes med de relevante personer på skibet og i havnefaciliteterne for at drøfte formålet med vurderingen og vurderingsmetoden. Rederiets sikringsofficer skal følge eventuelle specifikke retningslinjer, som udstikkes af de kontraherende stater.

8.3 En sikringsvurdering for skibet skal omfatte følgende elementer om bord på eller i skibet:

.1 fysisk sikring

.2 strukturel integritet

.3 personlige beskyttelsessystemer

.4 proceduremæssige fremgangsmåder

.5 radio- og telekommunikationssystemer, herunder computersystemer og -netværk, og

.6 andre områder, der, hvis de beskadiges eller anvendes til ulovlig observation, kan indebære en risiko for personer, ejendom eller arbejdet om bord på skibet eller i havnefaciliteten.

8.4 De personer, der er involveret i en sikringsvurdering for skibet, skal kunne trække på ekspertbistand vedrørende:

.1 kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.2 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.3 genkendelse på et ikke-diskriminerende grundlag af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen

.4 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

.5 metoder, der anvendes til at forårsage en sikringsrelateret hændelse

.6 sprængstoffers virkninger på skibets konstruktion og udstyr

.7 skibssikkerhed

.8 forretningspraksis i forbindelse med grænsefladen mellem skib og havn

.9 udarbejdelse af nødplaner, nødberedskab og reaktion

.10 fysisk sikring

.11 radio- og telekommunikationssystemer, herunder computersystemer og -netværk

.12 skibsteknik, og

.13 skibs- og havneoperationer.

8.5 Rederiets sikringsofficer skal indhente og registrere de oplysninger, der er nødvendige for at gennemføre en vurdering, herunder:

.1 skibets generelle indretning

.2 placeringen af de områder, hvortil adgangen begrænses, såsom kommandobroen, maskinrum i kategori A og andre kontrolstationer defineret i kapitel II-2 osv.

.3 placeringen af de faktiske eller potentielle adgangssteder til skibet, og deres funktion

.4 tidevandsændringer, der kan indvirke på skibets sårbarhed eller sikkerhed

.5 lastrummene og lastemetoder

.6 placeringen af skibets stores og vigtigste vedligeholdelsesudstyr

.7 placeringen af uledsaget baggage

.8 det nød- og stand-by-udstyr, der er tilgængeligt for at opretholde vigtige funktioner

.9 besætningens størrelse, eventuelle eksisterende sikringsopgaver og eventuelle eksisterende uddannelseskrav i rederiet

.10 eksisterende sikringsanordninger til beskyttelse af passagerer og besætning

.11 nød- og evakueringsudgange og samlestationer, der skal opretholdes for at sikre, at nødevakuering af skibet foregår i god ro og orden og på en sikker måde

.12 eksisterende aftaler med private sikringsselskaber, der leverer sikringstjenester på skibe og på landjorden, og

.13 eksisterende sikringsforanstaltninger og -procedurer, herunder tilsyn og kontrolprocedurer, identifikationssystemer, overvågningsudstyr, personlige identifikationsdokumenter og kommunikation, alarmer, belysning, adgangskontrol og andre relevante systemer.

8.6 Skibets sikringsvurdering skal analysere hvert enkelt af de identificerede adgangssteder, herunder åbne dæk, og vurdere sandsynligheden for, at de kan bruges af personer, der måtte ønske at bryde sikringen. Dette omfatter adgangssteder, der er tilgængelige for såvel personer med legitim adgang som personer, der søger at opnå uautoriseret adgang.

8.7 Skibets sikringsvurdering skal vurdere den fortsatte relevans af de eksisterende sikringsforanstaltninger, -retningslinjer, -procedurer og -operationer både under normale vilkår og i nødsituationer og udstikke retningslinjer for sikkerhed omfattende:

.1 områder med adgangsbegrænsning

.2 procedurer i forbindelse med brand eller andre nødsituationer

.3 det omfang, i hvilket skibets besætning, passagerer, besøgende, sælgere, teknikere, der foretager reparationer, dokarbejdere osv. skal overvåges

.4 sikkerhedspatruljers hyppighed og effektivitet

.5 adgangskontrolsystemer, herunder identifikationssystemer

.6 sikringskommunikationssystemer og -procedurer

.7 sikringsdøre, barrierer og belysning, og

.8 sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer, hvis sådanne forefindes.

8.8 Skibets sikringsvurdering skal vurdere, hvilke personer, aktiviteter, tjenester og operationer det er vigtigt at beskytte. Dette omfatter:

.1 skibets besætning

.2 passagerer, besøgende, sælgere, teknikere, der udfører reparationer, havnefacilitetens personale osv.

.3 kapaciteten til at opretholde en sikker sejlads og et sikkert beredskab

.4 lasten, navnlig farligt gods eller farlige stoffer

.5 skibets stores

.6 skibets sikringskommunikationsudstyr og -systemer, hvis sådanne forefindes.

.7 skibets sikringsovervågningsudstyr og -systemer, hvis sådanne forefindes.

8.9 Skibets sikringsvurdering skal vurdere alle de mulige trusler, der kan omfatte følgende typer af sikringsrelaterede hændelser:

.1 beskadigelse eller ødelæggelse af skibet eller en havnefacilitet f.eks. ved hjælp af sprængstofanordninger, ildspåsættelse, sabotage eller hærværk

.2 kapring eller kidnapning af skibet eller af personer om bord på det

.3 manipulation af lasten, vigtigt skibsudstyr eller -systemer eller skibets stores

.4 uautoriseret adgang eller brug, herunder tilstedeværelse af blinde passagerer

.5 smugling af våben eller udstyr, herunder masseødelæggelsesvåben

.6 brug af skibet til at transportere personer, der agter at forårsage en sikringsrelateret hændelse, og/eller deres udstyr

.7 brug af selve skibet som våben eller som et middel til at forårsage beskadigelse eller ødelæggelse

.8 angreb fra søsiden, mens skibet ligger fortøjet eller opankret, og

.9 angreb på søen.

8.10 Skibets sikringsvurdering skal tage hensyn til alle tænkelige sårbare områder, der kan omfatte:

.1 konflikter mellem sikkerhedsforanstaltninger og sikringsforanstaltninger

.2 konflikter mellem opgaver om bord på skibet og sikringsopgaver

.3 vagtopgaver, besætningens størrelse, navnlig med hensyn til betydningen for besætningens træthed, årvågenhed og ydeevne

.4 eventuelle påviste mangler ved sikkerhedsuddannelsen, og

.5 sikringsanordninger og -systemer, herunder kommunikationssystemer.

8.11 Rederiets sikringsofficer og skibets sikringsofficer skal altid være opmærksomme på den virkning, som sikringsforanstaltninger kan have på skibets besætning, som skal opholde sig på skibet i lange perioder. Når der udvikles sikringsforanstaltninger, skal der tages særlig hensyn til besætningens bekvemmelighed, komfort og privatliv og dens kapacitet til at opretholde sikringsforanstaltningernes effektivitet over lange perioder.

8.12 Når skibets sikringsvurdering er afsluttet, skal der udarbejdes en rapport bestående af et resumé af, hvordan vurderingen er blevet gennemført, en beskrivelse af de enkelte sårbare områder, der er blevet påvist i løbet af vurderingen, og en beskrivelse af modforholdsregler, som vil kunne anvendes for at beskytte hvert enkelt sårbart område. Rapporten skal beskyttes mod uautoriseret adgang og udbredelse.

8.13 Er skibets sikringsvurdering ikke foretaget af rederiet, skal rapporten om skibets sikringsvurdering gennemgås og godkendes af rederiets sikringsofficer.

Sikringstilsyn på stedet

8.14 Sikringstilsynet på stedet udgør en integrerende del af enhver sikringsvurdering af skibet. Sikringstilsynet på stedet skal undersøge og evaluere eksisterende beskyttelsesforanstaltninger, -procedurer og -operationer med det formål at:

.1 sørge for, at alle skibets sikringsfunktioner virker tilfredsstillende

.2 overvåge områder med adgangsbegrænsning for at sikre, at kun bemyndigede personer har adgang hertil

.3 kontrollere adgangen til skibet, herunder eventuelle identifikationssystemer

.4 overvåge dækarealer og områder omkring skibet

.5 kontrollere ombordtagningen af personer og deres effekter (ledsaget og uledsaget baggage og besætningens personlige effekter)

.6 overvåge håndteringen af lasten og leveringen af skibets stores, og

.7 sikre, at skibets sikringskommunikation, -information og -udstyr er lettilgængelig.

9 SKIBETS SIKRINGSPLAN

Generelt

9.1 Rederiets sikringsofficer har ansvaret for, at skibets sikringsplan udarbejdes og forelægges til godkendelse. Indholdet af hver enkelt sikringsplan for skibet afhænger af det bestemte skib, den vedrører. Skibets sikringsplan identificerer skibets særlige karakteristika og de potentielle trusler og sårbare områder. Ved udarbejdelsen af skibets sikringsplan skal følgende punkter behandles indgående. Administrationerne kan fastlægge retningslinjer for udarbejdelsen og indholdet af en sikringsplan for skibet.

9.2 Alle sikringsplaner for skibe skal:

.1 gøre detaljeret rede for skibets organisatoriske sikringsstruktur

.2 gøre detaljeret rede for forholdet til rederiet, havnefaciliteterne, andre skibe og relevante myndigheder med ansvar på sikringsområdet

.3 gøre detaljeret rede for kommunikationssystemerne for at muliggøre en effektiv, løbende kommunikation på skibet og mellem skibet og andre, herunder havnefaciliteter

.4 gøre detaljeret rede for de grundlæggende, operationelle og fysiske sikringsforanstaltninger for sikringsniveau 1, som altid er til stede

.5 gøre detaljeret rede for de supplerende sikringsforanstaltninger, der vil gøre det muligt for skibet uden ophør at gå til sikringsniveau 2, og når det er nødvendigt, sikringsniveau 3

.6 sikre en regelmæssig gennemgang eller revision af skibets sikringsplan og ændringer heraf i lyset af indhøstede erfaringer eller ændrede omstændigheder, og

.7 gøre rede for procedurerne for indberetning til de relevante kontraherende staters kontaktpunkter.

9.3 Udarbejdelsen af en effektiv sikringsplan for skibet skal baseres på en grundig vurdering af alle spørgsmål i tilknytning til skibets sikkerhed, herunder især en indgående evaluering af det enkelte skibs fysiske og operationelle karakteristika, herunder rejsemønster.

9.4 Alle sikringsplaner for skibe skal godkendes af eller på vegne af administrationen. Hvis en administration benytter sig af en anerkendt sikringsorganisation til at gennemgå eller godkende skibets sikringsplan, må den anerkendte sikringsorganisation ikke være associeret med nogen anden anerkendt sikringsorganisation, der har udarbejdet eller bistået med udarbejdelsen af planen.

9.5 Rederiets sikringsofficer og skibets sikringsofficer skal fastlægge procedurer for:

.1 vurdering af skibets sikringsplans fortsatte effektivitet, og

.2 gennemførelse af ændringer af planen efter, at den er godkendt.

9.6 Sikringsforanstaltningerne i skibets sikringsplan skal være indført, når den indledende kontrol af overensstemmelsen med kravene i kapitel XI-2 og del A i denne kode gennemføres. Ellers kan det krævede internationale skibssikringscertifikat ikke udstedes. Såfremt der efterfølgende opstår en fejl i sikringsanordningeret eller –systemerne, eller en sikringsforanstaltning af en eller anden grund suspenderes, skal der indføres ækvivalente midlertidige sikringsforanstaltninger, som skal meddeles til og godkendes af administrationen.

Tilrettelæggelse af skibets sikringsopgaver og deres effektivitet

9.7 Ud over vejledningen i afsnit 9.2 skal skibets sikringsplan omfatte følgende, der vedrører alle sikringsniveauer:

.1 opgaver og ansvar, der påhviler besætningsmedlemmer med en sikringsopgave

.2 procedurer eller sikringsforanstaltninger, der er nødvendige for at opretholde uafbrudt kommunikation til enhver tid

.3 procedurer, der er nødvendige for at kunne vurdere den fortsatte effektivitet af sikringsprocedurer, sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer, hvis disse forefindes, herunder procedurer til påvisning og afhjælpning af fejl eller uregelmæssigheder ved udstyr eller systemer

.4 procedurer og praksis med det formål at beskytte sikkerhedsfølsomme oplysninger, der opbevares i papirudgave eller i elektronisk format

.5 sikrings- og overvågningsudstyrets og sikrings- og overvågningssystemernes type og vedligeholdelseskrav, hvis de forefindes

.6 procedurer til at sikre en tidstro indsendelse og vurdering af rapporter om mulige brud på sikringen eller sikringsproblemer, og

.7 procedurer til oprettelse, vedligeholdelse og ajourføring af en oversigt over eventuelt farligt gods eller farlige stoffer, der transporteres om bord, herunder deres placering.

9.8 Den resterende del af dette afsnit vedrører specifikt de sikringsforanstaltninger, der kan træffes på hvert sikringsniveau, omfattende:

.1 adgang til skibet for besætning, passagerer, besøgende osv.

.2 områder med adgangsbegrænsning på skibet

.3 håndtering af lasten

.4 levering af skibets stores

.5 håndtering af uledsaget baggage, og

.6 overvågning af skibets sikkerhed.

Adgang til skibet

9.9 Skibets sikringsplan skal fastlægge sikringsforanstaltningerne omfattende alle adgangsveje til skibet, der er identificeret i skibets sikringsplan. Der kan bl.a. være tale om:

.1 adgangslejdere

.2 adgangsbroer

.3 adgangsramper

.4 adgangsdøre, sideluger, koøjer og porte

.5 fortøjningstrosser og ankerkæder, samt

.6 kraner og hejseanordninger.

9.10 For hver af disse skal det fremgå af sikringsplanen for skibet, for hvilke områder adgangsbegrænsningen eller -forbuddet gælder på hvert sikringsniveau. For hvert sikringsniveau skal det fremgå af skibets sikringsplan, hvilken type begrænsning eller forbud der gælder, og hvordan begrænsningen eller forbuddet vil blive håndhævet.

9.11 Skibets sikringsplan skal for hvert sikringsniveau fastslå, hvilke identifikationsredskaber, der kræves for at få adgang til skibet og for, at en person kan opholde sig på skibet uden at blive anråbt, hvilket kan indebære udvikling af et passende identifikationssystem, der muliggør permanent og midlertidig identifikation af henholdsvis besætning og besøgende. Ethvert skibsidentifikationssystem skal, når det er praktisk muligt, koordineres med det system, der anvendes af havnefaciliteten. Passagerer skal kunne bevise deres identitet ved hjælp af boarding pas, billetter osv., men skal ikke gives adgang til områder med adgangsbegrænsning uden overvågning. Skibets sikringsplan skal indeholde bestemmelser, der sikrer, at identifikationssystemerne opdateres regelmæssigt, og at misbrug af procedurerne underlægges disciplinærstraf.

9.12 Personer, der er uvillige eller ude af stand til at bevise deres identitet og/eller gøre rede for formålet med deres besøg, når de anmodes om det, skal nægtes adgang til skibet, og deres forsøg på at opnå adgang skal alt efter omstændighederne indberettes til skibets sikringsofficer, rederiets sikringsofficer, havnefacilitetens sikringsansvarlige og til de nationale eller lokale myndigheder med ansvar på sikringsområdet.

9.13 Skibets sikringsplan skal fastsætte hyppigheden af adgangskontrollerne, navnlig hvis de skal anvendes tilfældigt eller lejlighedsvist.

Sikringsniveau 1

9.14 På sikringsniveau 1 skal skibets sikringsplan opstille sikringsforanstaltningerne i forbindelse med kontrol med adgangen til skibet, hvor følgende kan finde anvendelse:

.1 kontrol med identiteten på alle de personer, der forsøger at komme om bord på skibet og bekræftelse af deres begrundelse herfor ved at tjekke f.eks. påmønstringsinstrukser, passagerbilletter, boarding pas, arbejdsordrer osv.

.2 skibet skal i samarbejde med havnefaciliteten sikre, at der etableres specifikke sikre områder, hvor kontrol og visitering af personer, ransagning af baggage (herunder håndbagage), personlige ejendele, køretøjer og deres indhold kan foretages

.3 skibet skal i samarbejde med havnefaciliteten sikre, at køretøjer, der skal lastes om bord på bilfærger, ro-ro skibe og andre passagerskibe, ransages med den hyppighed, der kræves i skibets sikringsplan, inden de tages om bord på skibet

.4 adskillelse af kontrollerede personer og deres personlige ejendele fra personer, der ikke er blevet kontrolleret, og deres personlige ejendele

.5 adskillelse af ombordtagning og landsætning af passagerer

.6 identificering af adgangssteder, som skal sikres eller bemandes for at forhindre uautoriseret adgang

.7 forhindring af adgang til uovervågede steder, der ligger op til områder, hvortil passagerer og besøgende har adgang, ved aflåsning eller andet, og

.8 sikkerhedsbriefing af hele personalet om mulige trusler, procedurer for indberetning af mistænkelige personer, genstande eller aktiviteter og behovet for årvågenhed.

9.15 På sikringsniveau 1 skal alle de personer, der søger at få adgang til skibet, kunne visiteres. Hyppigheden af sådanne visitationer, herunder stikprøvevisitationer, skal fremgå af den godkendte sikringsplan for skibet og skal godkendes specifikt af administrationen. Sådanne visitationer gennemføres muligvis bedst af havnefaciliteten i tæt samarbejde med skibet og nærheden af dette. Medlemmer af skibets besætning skal ikke tvinges til at visitere deres kolleger eller ransage deres personlige effekter, med mindre der foreligger en klar sikkerhedsmæssig begrundelse herfor. Enhver visitering skal gennemføres på en sådan måde, at der fuldt ud tages hensyn til den enkeltes menneskerettigheder, og således at deres grundlæggende menneskelige værdighed beskyttes.

Sikringsniveau 2

9.16 På sikringsniveau 2 skal skibets sikringsplan opstille de sikringsforanstaltninger, der skal gennemføres for at beskytte mod den forhøjede risiko for en sikringsrelateret hændelse og for at sikre større årvågenhed og en strengere kontrol, og som kan omfatte:

.1 udpegning af ekstra personale til at afpatruljere dækområderne i de stille timer for at forhindre uautoriseret adgang

.2 begrænsning af antallet af adgangssteder til skibet, identificering af de adgangssteder, der skal lukkes, og af metoder til at sikre dem på en passende måde

.3 forhindring af adgang til skibet fra vandsiden, herunder f.eks. i samarbejde med havnefaciliteten postering af patruljebåde

.4 etablering af et område med adgangsbegrænsning på skibets landside i tæt samarbejde med havnefaciliteten

.5 hyppigere og mere omfattende visitering af personer og ransagning af personlige ejendele og køretøjer, der kører om bord eller lastes på skibet

.6 eskortering af besøgende på skibet

.7 supplerende, specifik sikkerhedsbriefing af hele besætningen om eventuelle påviste trusler, idet procedurerne for indberetning af mistænkelige personer, genstande eller aktiviteter samt behovet for øget årvågenhed understreges, og

.8 gennemførelse af en fuldstændig eller delvis ransagning af skibet.

Sikringsniveau 3

9.17 På sikringsniveau 3 skal skibet opfylde instruktioner, der gives af dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser eller truslen herom. Skibets sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som skibet vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser, og havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 begrænsning af adgangen til et enkelt, kontrolleret adgangssted

.2 begrænsning af adgangen til dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom

.3 vejledning af personer om bord

.4 indstilling af ombordstagning eller landsætning

.5 indstilling af lasteoperationer, leverancer osv.

.6 evakuering af skibet

.7 flytning af skibet, og

.8 forberedelse til en fuldstændig eller delvis ransagning af skibet.

Områder med adgangsbegrænsning på skibet

9.18 Skibets sikringsplan skal identificere de områder med adgangsbegrænsning, der skal oprettes på skibet, specificere deres omfang, anvendelsestidspunkter, de sikringsforanstaltninger, der skal træffes for at kontrollere adgangen til dem og for at kontrollere de aktiviteter, der udfoldes i dem. Formålet med områder med adgangsbegrænsning er:

.1 at forhindre uautoriseret adgang

.2 at beskytte passagerer, besætning og havnefacilitetens personale eller personale fra andre kontorer, som har tilladelse til at være om bord på skibet

.3 at beskytte følsomme sikringsområder på skibet, og

.4 at beskytte lasten og skibets stores mod manipulering.

9.19 Skibets sikringsplan skal sikre, at der fastlægges klare politikker og praksis for kontrol med adgangen til alle områder med adgangsbegrænsning.

9.20 Skibets sikringsplan skal indeholde bestemmelser om, at alle områder med adgangsbegrænsning skal afmærkes klart med skilte, hvoraf det fremgår, at adgang er begrænset, og at uautoriseret tilstedeværelse i området udgør et brud på sikringen.

9.21 Områder med adgangsbegrænsning kan omfatte bl.a.:

.1 kommandobroen, maskinrum i kategori A og andre kontrolstationer som defineret i kapitel II-2

.2 områder, hvor der findes sikrings- og overvågningsudstyr, sikrings- og overvågningssystemer og kontrolsystemer i tilknytning hertil samt belysningskontrolsystemer

.3 ventilations- og airconditioningsystemer og andre lignende områder

.4 områder med adgang til drikkevandstanke, pumper eller indsugningsrørsystemer

.5 områder med farligt gods eller farlige stoffer

.6 områder med lastepumper og deres kontrolsystemer

.7 lastrum og rum indeholdende skibets stores

.8 mandskabskvarterer, og

.9 alle andre områder, hvortil rederiets sikringsofficer på grundlag af skibets sikringsvurdering bestemmer at der skal være begrænset adgang for at opretholde skibets sikkerhed.

Sikringsniveau 1

9.22 På sikringsniveau 1 skal skibets sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes på områder med adgangsbegrænsning, og som kan omfatte følgende:

.1 aflåsning eller sikring af adgangssteder

.2 anvendelse af overvågningsudstyr til at overvåge områderne

.3 anvendelse af vagter eller patruljer, og

.4 anvendelse af automatiske indtrængningsalarmer, der kan alarmere skibets besætning om, at der finder en uautoriseret indtrængen sted.

Sikringsniveau 2

9.23 På sikringsniveau 2 skal hyppigheden og omfanget af overvågningen af og kontrollen med adgangen til områder med adgangsbegrænsning intensiveres for at sikre, at kun autoriserede personer har adgang. Skibets sikringsplan skal fastlægge de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal træffes, og som kan omfatte:

.1 oprettelse af områder med adgangsbegrænsning, der ligger op til adgangssteder

.2 løbende kontrol af overvågningsudstyret, og

.3 udpegning af ekstra personale til at holde vagt ved eller patruljere områder med adgangsbegrænsning.

Sikringsniveau 3

9.24 På sikringsniveau 3 skal skibet opfylde instruktioner, der gives af dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser eller truslen herom. Skibets sikringsplan skal omfatte de sikringsforanstaltninger, som skibet vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse, og havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 oprettelse af ekstra områder med adgangsbegrænsning på skibet i nærheden af den sikringsrelaterede hændelse eller det sted, hvor sikringstruslen formodes at være, hvortil adgang nægtes, og

.2 ransagning af områder med adgangsbegrænsning som en del af ransagningen af skibet.

Håndtering af lasten

9.25 Sikringsforanstaltningerne i forbindelse med håndtering af lasten skal:

.1 forhindre manipulation, og

.2 forhindre, at last, som det ikke er meningen, at skibet skal transportere, accepteres og lastes om bord på skibet.

9.26 Sikringsforanstaltningerne, hvoraf nogle muligvis skal gennemføres i samarbejde med havnefaciliteten, skal omfatte procedurer for kontrol af lagerlisten ved skibets adgangssteder. Når lasten er om bord på skibet, skal den kunne identificeres som værende blevet godkendt til lastning på skibet. Derudover skal der udvikles sikringsforanstaltninger for at sikre, at der ikke manipuleres med lasten, når den er kommet om bord.

Sikringsniveau 1

9.27 På sikringsniveau 1 skal skibets sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes i forbindelse med håndtering af lasten, og som kan omfatte følgende:

.1 rutinemæssig kontrol af lasten, lasttransportenheder og lastrum inden og mens lasthåndteringsoperationer finder sted

.2 kontroller for at sikre, at den last, der lastes, svarer til lastdokumentationen

.3 i samarbejde med havnefaciliteten sikre, at køretøjer, der skal lastes om bord på bilfærger, ro-ro skibe og passagerskibe, ransages med den hyppighed, der kræves i skibets sikringsplan, inden de tages om bord på skibet, og

.4 kontrol af forseglinger eller andre metoder, der anvendes for at forhindre manipulation.

9.28 Kontrol af lasten kan foretages ved hjælp af:

.1 visuel og fysisk undersøgelse, og

.2 scanning-/opsporingsudstyr, mekaniske anordninger eller hunde.

9.29 Når der foretages regelmæssige eller gentagne lastninger, kan rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer efter aftale med havnefaciliteten indgå aftaler med skippere eller andre ansvarlige for denne last, der omfatter kontrol uden for området, forsegling, fastsættelse af tidsplaner, støttedokumentation osv. Sådanne ordninger skal meddeles til og godkendes af den pågældende havnefacilitets sikringsansvarlige.

Sikringsniveau 2

9.30 På sikringsniveau 2 skal skibets sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal anvendes i forbindelse med håndtering af lasten, og som kan omfatte følgende:

.1 indgående kontrol af last, lasttransportenheder og lastrum

.2 mere intensive stikprøvekontroller for at sikre, at kun den planlagte last tages om bord

.3 mere intensiv ransagning af køretøjer, der skal lastes på bilfærger, ro-ro skibe og passagerskibe, og

.4 hyppigere og mere indgående kontrol af forseglinger eller andre metoder, der anvendes for at forhindre manipulation.

9.31 Indgående kontrol af lasten kan foretages ved hjælp af:

.1 hyppigere og mere indgående visuel og fysisk undersøgelse

.2 hyppigere brug af scanning-/opsporingsudstyr, mekaniske anordninger eller hunde, og

.3 koordinering af mere intensive sikringsforanstaltninger med skipperen eller andre ansvarlige i overensstemmelse med en indgået aftale og faste procedurer.

Sikringsniveau 3

9.32 På sikringsniveau 3 skal skibet opfylde instruktioner, der gives af dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser eller truslen herom. Skibets sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som skibet vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser, og havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 indstilling af lastningen eller lodsningen af lasten, og

.2 kontrol af lastedokumentationen for eventuelt farligt gods og eventuelle farlige stoffer, der transporteres om bord, og placeringen heraf.

Levering af skibets stores

9.33 Sikringsforanstaltningerne i tilknytning til levering af skibets stores skal:

.1 sikre kontrol med skibets stores og med, at emballagen er ubrudt

.2 forhindre, at skibets stores accepteres, uden at der føres tilsyn med det

.3 forhindre manipulation, og

.4 forhindre, at skibets stores accepteres, uden at det er bestilt

9.34 For skibe, der regelmæssigt benytter en havnefacilitet, kan det være hensigtsmæssigt at fastlægge procedurer, der omfatter skibet, dets leverandører og havnefaciliteten og indebærer meddelelse om og timing af leverancer og dokumentation herfor. Det skal altid kunne bekræftes, at stores, der leveres, ledsages af bevis for, at skibet har bestilt det.

Sikringsniveau 1

9.35 På sikringsniveau 1 skal skibets sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes i forbindelse med levering af skibets stores, og som kan omfatte følgende:

.1 kontrol for at sikre, at stores svarer til ordren, inden det tages om bord, og

.2 sikre øjeblikkelig sikker stuvning af skibets stores.

Sikringsniveau 2

9.36 På sikringsniveau 2 skal skibets sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der finder anvendelse ved leveringen af skibets stores, ved at gennemføre stikprøvekontroller, inden stores tages om bord, og ved at intensivere tilsynet.

Sikringsniveau 3

9.37 På sikringsniveau 3 skal skibet opfylde instruktioner, der gives af dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser eller truslen herom. Skibets sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som skibet vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser, og havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 en mere omfattende kontrol af skibets stores

.2 forberedelser til begrænsning eller indstilling af håndteringen af skibets stores, og

.3 afslag på at acceptere skibets stores om bord på skibet.

Håndtering af uledsaget baggage

9.38 Skibets sikringsplan skal fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes for at sikre, at uledsaget baggage (dvs. alle bagageeffekter, herunder personlige ejendele, der ikke tilhører en passager eller et medlem af besætningen på tidspunktet for tilsynet eller ransagningen) identificeres og underlægges en passende undersøgelse, herunder ransagning, inden det tages om bord. Det er ikke tanken, at både skibet og havnefaciliteten skal undersøge denne bagage, og i tilfælde, hvor begge er udstyret til at varetage undersøgelsen, skal ansvaret for undersøgelsen ligge hos havnefaciliteten. Et tæt samarbejde med havnefaciliteten er meget vigtigt, og der skal tages skridt til at sikre, at uledsaget baggage håndteres på en sikker måde efter undersøgelsen.

Sikringsniveau 1

9.39 På sikringsniveau 1 skal skibets sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal træffes, når uledsaget baggage håndteres for at sikre, at helt op til 100 % af den undersøges og ransages, hvilket kan indebære brug af røntgenundersøgelse.

Sikringsniveau 2

9.40 På sikringsniveau 2 skal skibets sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal træffes, når uledsaget baggage håndteres, hvilket skal omfatte 100 % røntgenundersøgelse af al uledsaget baggage.

Sikringsniveau 3

9.41 På sikringsniveau 3 skal skibet opfylde instruktioner, der gives af dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser eller truslen herom. Skibets sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som skibet vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser, og havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 en mere omfattende undersøgelse af denne bagage f.eks. ved at røntgengennemstråle den fra mindst to forskellige vinkler

.2 forberedelse til begrænsning eller indstilling af håndteringen af uledsaget baggage, og

.3 afslag på at acceptere uledsaget baggage om bord på skibet.

Overvågning af skibets sikkerhed

9.42 Skibet skal være i stand til at overvåge skibet, områderne med adgangsbegrænsning om bord og arealerne rundt om skibet. Denne overvågningskapacitet kan omfatte brug af:

.1 belysning

.2 udkigsposter, sikkerhedsvagter og dækvagter, herunder patruljer, og

.3 automatiske indtrængningsalarmer og overvågningsudstyr.

9.43 Automatiske indtrængningsalarmer skal, når de anvendes, aktivere en hørlig og/eller visuel alarm på et sted, der uafbrudt er bemandet eller overvåget.

9.44 Skibets sikringsplan skal fastlægge de procedurer og det udstyr, der er behov for på hvert sikringsniveau, og hvordan det sikres, at overvågningsudstyret kan fungere uafbrudt, herunder overvejelse af vejrforholdenes eller strømafbrydelsers mulige virkninger.

Sikringsniveau 1

9.45 På sikringsniveau 1 skal skibets sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal træffes, og som kan være en kombination af belysning, udkigsposter, sikkerhedsvagter eller brug af sikrings- og overvågningsudstyr, der gør det muligt for skibets sikringspersonale at observere skibet generelt og barrierer og områder med adgangsbegrænsning i særdeleshed.

9.46 Skibets dæk og adgangssteder til skibet skal oplyses om natten og i perioder med lav sigtbarhed, når der udføres grænsefladeaktiviteter mellem skib og havn, eller i en havnefacilitet eller på en ankerplads, når det er nødvendigt. Når skibe er på søen, skal de, når der er behov herfor, anvende den maksimale belysning, der er tilgængelig, og som er forenelig med en sikker sejlads, idet der tages hensyn til de gældende bestemmelser i de internationale søvejsregler. Følgende skal tages i betragtning, når belysningsniveau og placeringen af lyskilderne fastlægges:

.1 skibets besætning skal kunne påvise aktiviteter uden for skibet på både landsiden og søsiden

.2 dækningen skal omfatte arealet på og rundt om skibet

.3 dækningen skal gøre det lettere for besætningen at identificere adgangssteder, og

.4 dækningen kan ske efter koordinering med havnefaciliteten.

Sikringsniveau 2

9.47 På sikringsniveau 2 skal skibets sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal træffes for at øge overvågnings- og tilsynskapaciteten, og som kan omfatte følgende:

.1 hyppigere og mere effektive sikkerhedspatruljer

.2 øget og mere intensiv belysning eller brug af sikrings- og overvågningsudstyr

.3 udpegning af ekstra besætningsmedlemmer som sikkerhedsvagter, og

.4 koordinering med patruljebåde på søsiden og patruljer til fods eller i bil på landsiden, når de findes.

9.48 Ekstra belysning kan være nødvendig for at beskytte mod en forhøjet risiko for en sikringsrelateret hændelse. Når der er behov herfor, kan kravene til ekstra belysning opfyldes ved at koordinere belysningen med havnefaciliteten for at sikre ekstra belysning på landsiden.

Sikringsniveau 3

9.49 På sikringsniveau 3 skal skibet opfylde instruktioner, der gives af dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser eller truslen herom. Skibets sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som skibet vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på sikringsrelaterede hændelser, og havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 tænding af al belysning på eller i nærheden af skibet

.2 tænding af alt overvågningsudstyr om bord, der kan registrere bevægelser på eller i nærheden af skibet

.3 optimering af den tid, dette overvågningsudstyr kan optage

.4 forberedelse til undervandsinspektion af skibets skrog, og

.5 iværksættelse af foranstaltninger, herunder en langsom rotation af skibets propeller, hvis det er muligt, for at forhindre adgang til skibets skrog under vandet.

Forskellige sikringsniveauer

9.50 Skibets sikringsplan skal fastlægge de procedurer og sikringsforanstaltninger, skibet vil kunne tage i brug, hvis skibet har et højere sikringsniveau end det, der gælder for en havnefacilitet.

Aktiviteter, der ikke er omfattet af koden

9.51 Skibets sikringsplan skal fastlægge de procedurer og sikringsforanstaltninger, som skibet skal tage i brug:

.1 når det ligger i en havn i et land, der ikke er en kontraherende stat

.2 når det har en grænseflade med et skib, som ikke er omfattet af koden

.3 når det har en grænseflade med faste eller flydende platforme eller en mobil boreenhed på stedet, eller

.4 når det har en grænseflade med en havn eller havnefacilitet, der ikke skal opfylde kapitel XI-2 og del A i denne kode.

Sikringserklæringer

9.52 Skibets sikringsplan skal klarlægge, hvordan anmodninger om en sikringserklæring fra en havnefacilitet vil blive behandlet, og de omstændigheder, under hvilke skibet selv skal anmode om en sikringserklæring.

Revision og gennemgang

9.53 Skibets sikringsplan skal fastlægge, hvordan rederiets sikringsofficer og skibets sikringsofficer agter at kontrollere sikringsplanens fortsatte effektivitet, og den procedure, der skal anvendes ved gennemgang, opdatering eller ændring af skibets sikringsplan.

10. FORTEGNELSER

Generelt

10.1 Journaler skal være tilgængelige for behørigt bemyndigede embedsmænd fra de kontraherende stater, så de kan kontrollere, at bestemmelserne i skibets sikringsplan overholdes.

10.2 Journalerne kan føres i et hvilket som helst format, men skal beskyttes mod uautoriseret adgang eller afsløring.

11. REDERIETS SIKRINGSOFFICER

Den relevante vejledning findes i afsnit 8, 9 og 13.

12. SKIBETS SIKRINGSOFFICER

Den relevante vejledning findes i afsnit 8, 9 og 13.

13. UDDANNELSE OG ØVELSER INDEN FOR SIKRING AF SKIBE

Uddannelse

13.1 Rederiets sikringsofficer og personale på rederiets kontorer i land samt skibets sikringsofficer skal efter behov have kendskab til og modtage uddannelse inden for nogle af eller alle nedenstående områder:

.1 sikkerhedsforvaltning

.2 relevante internationale aftaler, koder og henstillinger

.3 relevante nationale love og bestemmelser

.4 andre sikringsorganisationers ansvarsområder og funktioner

.5 metoder til udførelse af skibets sikringsvurdering

.6 metoder til skibssikringsundersøgelser og -tilsyn

.7 skibs- og havneoperationer og -vilkår

.8 skibets og havnefacilitetens sikringsforanstaltninger

.9 nødberedskab og reaktioner og nødplanlægning

.10 undervisningsteknikker i forbindelse med sikringsuddannelse, herunder sikringsforanstaltninger og -procedurer

.11 håndtering af følsomme, sikringsrelaterede oplysninger og sikringsrelateret kommunikation

.12 kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.13 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.14 genkendelse på et ikke-diskriminerende grundlag af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen

.15 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

.16 sikringsanordninger og -systemer og deres operationelle begrænsninger

.17 metoder til gennemførelse af revisioner, tilsyn, kontrol og overvågning

.18 metoder til fysisk ransagning og ikke-invasive tilsyn

.19 sikkerhedsøvelser, herunder øvelser i samarbejde med havnefaciliteter, og

.20 vurdering af sikringsøvelser.

13.2 Derudover skal skibets sikringsofficer efter behov have et passende kendskab til og modtage uddannelse inden for nogle af eller alle nedenstående områder:

.1 skibets generelle indretning

.2 skibets sikringsplan og dertil knyttede procedurer (herunder scenariebaseret uddannelse i, hvordan der skal reageres)

.3 teknikker til styring og kontrol af menneskemængder

.4 sikringsanordningers og -systemers funktion, og

.5 afprøvning, kalibrering og vedligeholdelse af sikringsanordninger og -systemer, mens skibet er på søen.

13.3 Besætningsmedlemmer, der har specifikke sikringsopgaver, skal have tilstrækkelig viden og kapacitet til at udføre deres opgaver, herunder efter behov:

.1 kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.2 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.3 genkendelse af særlige kendetegn og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen

.4 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

.5 teknikker til styring og kontrol af menneskemængder

.6 sikringsrelateret kommunikation

.7 kendskab til nødprocedurer og nødplaner

.8 sikringsanordningers og -systemers funktion

.9 afprøvning, kalibrering og vedligeholdelse af sikringsanordninger og -systemer, mens skibet er på søen

.10 tilsyns-, kontrol- og overvågningsteknikker, og

.11 metoder til fysisk visitering af personer og ransagning af personlige effekter, baggage, last og skibets stores.

13.4 Alle andre besætningsmedlemmer skal have tilstrækkeligt kendskab til og være bekendte med de relevante bestemmelser i skibets sikringsplan, herunder:

.1 betydningen af de forskellige sikringsniveauer og kravene i tilknytning hertil

.2 kendskab til nødprocedurer og nødplaner

.3 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.4 genkendelse på et ikke-diskriminerende grundlag af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen, og

.5 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger.

Øvelser

13.5 Formålet med at gennemføre øvelser er at sikre, at besætningen om bord er godt inde i alle de pålagte sikringsopgaver på alle sikringsniveauer, og at påvise eventuelle mangler i forbindelse med sikringen, der skal tages op.

13.6 For at sikre, at bestemmelserne i skibets sikringsplan gennemføres effektivt, skal der holdes øvelser mindst hver tredje måned. I tilfælde, hvor over 25 % af skibets besætning er blevet udskiftet på en gang med besætningsmedlemmer, der ikke tidligere har deltaget i øvelser på dette skib inden for de seneste 3 måneder, skal der endvidere holdes en øvelse inden for en uge efter udskiftningen. Øvelserne skal teste de enkelte elementer i planen såsom de sikringstrusler, der er opstillet i punkt 8,9.

13.7 Forskellige typer øvelser, der kan omfatte deltagelse af rederiets sikringsofficer, havnefacilitetens sikringsansvarlige, de kontraherende staters relevante myndigheder samt skibets sikringsofficer, hvis sådanne findes, skal gennemføres mindst en gang, hvert kalenderår, idet der ikke må være mere end 18 måneder mellem øvelserne. Øvelserne skal teste kommunikation, koordinering, ressourcetilgængelighed og reaktioner. Øvelserne kan gennemføres:

.1 i fuld skala eller live

.2 som skrivebordssimulering eller seminarer, eller

.3 kombineret med andre øvelser, såsom eftersøgning og bjergning eller nødberedskabsøvelser.

13.8 Rederiets deltagelse i en øvelse med en anden kontraherende stat skal anerkendes af administrationen.

14. HAVNEFACILITETENS SIKRING

Den relevante vejledning findes i afsnit 15, 16 og 18.

15. HAVNEFACILITETENS SÅRBARHEDSVURDERING

Generelt

15.1 Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering kan gennemføres af en anerkendt sikringsorganisation. Men kun den relevante kontraherende stat kan godkendte en færdig sårbarhedsvurdering for havnefaciliteten.

15.2 Hvis en kontraherende stat benytter en anerkendt sikringsorganisation til at gennemgå eller kontrollere havnefacilitetens sårbarhedsvurderings overensstemmelse, må den anerkendte sikringsorganisation ikke være associeret med nogen anden anerkendt sikringsorganisation, der har udarbejdet eller bistået med udarbejdelsen af vurderingen.

15.3 En sårbarhedsvurdering for havnefaciliteten skal omfatte følgende elementer i havnefaciliteten:

.1 fysisk sikring

.2 strukturel integritet

.3 personlige beskyttelsessystemer

.4 proceduremæssige fremgangsmåder

.5 radio- og telekommunikationssystemer, herunder computersystemer og -netværk

.6 relevant transportinfrastruktur

.7 offentlige anlæg, og

.8 andre områder, der, hvis de beskadiges eller anvendes til ulovlig observation, indebærer en risiko for personer, ejendom eller operationerne i havnefaciliteten.

15.4 De personer, der er involveret i en sårbarhedsvurdering for havnefaciliteten, skal kunne trække på ekspertbistand vedrørende:

.1 kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.2 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.3 genkendelse på et ikke-diskriminerende grundlag af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen

.4 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

.5 metoder, der anvendes til at forårsage en sikringsrelateret hændelse

.6 sprængstoffers virkninger på konstruktioner og havnefacilitetens anlæg

.7 havnefacilitetens sikring

.8 havnens forretningspraksis

.9 udarbejdelse af nødplaner, nødberedskab og reaktion

.10 fysiske sikringsforanstaltninger f.eks. hegn

.11 radio- og telekommunikationssystemer, herunder computersystemer og -netværk

.12 transport og bygningsingeniørarbejder, og

.13 skibs- og havneoperationer.

Identificering og evaluering af vigtig ejendom og infrastruktur, det er vigtigt at beskytte

15.5 Identificering og evaluering af vigtig ejendom og infrastruktur er en proces, hvorigennem strukturernes og anlæggenes relative betydning for havnefacilitetens funktion kan klarlægges. Denne identificerings- og evalueringsproces er vigtig, fordi den danner grundlag for at koncentrere de afhjælpende strategier omkring den ejendom og de strukturer, det er vigtigst at beskytte mod en sikringsrelateret hændelse. Denne proces skal tage hensyn til potentielle tab af menneskeliv, havnens økonomiske betydning, symbolværdi og tilstedeværelsen af statslige anlæg.

15.6 Identificeringen og evalueringen af ejendom og infrastruktur skal anvendes til at prioritere deres relative betydning i beskyttelsesøjemed. Det primære mål bør være at undgå dødsfald eller legemsbeskadigelse. Det er også vigtigt at overveje, hvorvidt havnefaciliteten, strukturen eller anlægget fortsat kan fungere uden den pågældende ejendom, og i hvilket omfang en hurtig genetablering af den normale funktion er mulig.

15.7 Ejendom og infrastruktur, som det kan anses for at være vigtigt at beskytte, kan bl.a. være:

.1 adgangsveje, indgange, tilkørselsveje og ankerpladser, manøvre- og fortøjningsområder

.2 lastefaciliteter, terminaler, lagerområder og udstyr til håndtering af last

.3 systemer såsom elektriske distributionssystemer, radio- og telekommunikationssystemer og computersystemer og -netværk

.4 trafikstyringssystemer for havnefartøjer og navigationshjælpemidler

.5 kraftværker, rørledninger til overførsel af last og vandforsyning

.6 broer, jernbaner, veje

.7 havnefartøjer, herunder lodsbåde, slæbebåde, lægter osv.

.8 sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer, og

.9 vandområderne i nærheden af havnefaciliteten.

15.8 En klar identifikation af ejendom og infrastruktur er af afgørende betydning for evalueringen af havnefacilitetens sikringskrav, prioriteringen af beskyttelsesforanstaltninger og beslutningstagningen vedrørende ressourceallokering for at beskytte havnefaciliteten bedre. Processen kan indebære høring af de relevante myndigheder om strukturer, der ligger op til havnefaciliteten, og som vil kunne forårsage skade i havnefaciliteten eller anvendes med det formål at forrette skade på faciliteten eller til ulovlig observation af faciliteten eller til at aflede opmærksomheden.

Identificering af mulige trusler mod ejendom og infrastruktur og sandsynligheden for, at de bliver en realitet, med det formål at fastsætte og prioritere sikringsforanstaltninger

15.9 Handlinger, der vil kunne true aktivers og infrastrukturs sikring, og metoder til at gennemføre disse handlinger skal identificeres med det formål at evaluere et bestemt aktivs eller steds sårbarhed over for en sikringsrelateret hændelse og til at fastlægge og prioritere sikringskrav for at muliggøre planlægning og ressourceallokering. Identificeringen og evalueringen af hver enkelt potentiel handling og af dens metode bør baseres på forskellige faktorer, herunder regeringens trusselsvurderinger. Når trusler identificeres og vurderes, behøver de personer, der foretager vurderingen, ikke at gå ud fra det værst tænkelige tilfælde, når de planlægger og foretager ressourceallokering.

15.10 Facilitetens sårbarhedsvurdering skal omfatte en vurdering, der er gennemført i samråd med de relevante nationale sikringsorganisationer for at klarlægge:

.1 eventuelle særlige aspekter ved havnefaciliteten, herunder den skibstrafik, der anvender faciliteten, som gør den til et sandsynligt mål for et angreb

.2 de sandsynlige konsekvenser i form af tab af menneskeliv, skader på ejendom, økonomisk sammenbrud, herunder afbrydelse af transportsystemer, af et angreb på eller ved en havnefacilitet

.3 kapaciteten og hensigten hos de grupper, der er sandsynlighed for vil gennemføre et sådant angreb, og

.4 den/de mulige type/typer angreb

hvilket giver en generel vurdering af det risikoniveau, som sikringsforanstaltningerne skal svare til.

15.11 Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering skal vurdere alle de mulige trusler, der kan omfatte følgende typer af sikringsbegivenheder:

.1 beskadigelse eller ødelæggelse af havnefaciliteten eller skibet f.eks. ved hjælp af sprængstofanordninger, ildspåsættelse, sabotage eller hærværk

.2 kapring eller kidnapning af skibet eller af personer om bord på det

.3 manipulation af lasten, vigtigt skibsudstyr eller -systemer eller skibets stores

.4 uautoriseret adgang eller brug, herunder tilstedeværelse af blinde passagerer

.5 smugling af våben eller udstyr, herunder masseødelæggelsesvåben

.6 brug af skibet til at transportere personer, der agter at forårsage en sikringsrelateret hændelse, og deres udstyr

.7 brug af selve skibet som våben eller som et middel til at forårsage beskadigelse eller ødelæggelse

.8 blokering af havneindløb, sluser, adgangsveje osv., og

.9 nukleare, biologiske og kemiske angreb.

15.12 Processen skal omfatte høring af de relevante myndigheder om strukturer, der ligger op til havnefaciliteten, og som vil kunne forårsage skade i havnefaciliteten eller anvendes med det formål at forrette skade på faciliteten eller til ulovlig observation af faciliteten eller til at aflede opmærksomheden.

Identifikation, udvælgelse og prioritering af modforholdsregler og ændringer i procedurer og deres effektivitet i forhold til at nedbringe sårbarheden

15.13 Identificeringen og prioriteringen af modforholdsregler skal sikre, at der anvendes de mest effektive sikringsforanstaltninger til at nedbringe en havnefacilitets sårbarhed eller sårbarheden af grænsefladen mellem skib og havn over for potentielle trusler.

15.14 Sikringsforanstaltninger skal udvælges på grundlag af en række faktorer, herunder, om de nedbringer sandsynligheden for et angreb, og skal evalueres ved hjælp af oplysninger omfattende:

.1 sikringsovervågninger, -tilsyn og -revisioner

.2 høring af havnefacilitetens ejere og operatører og ejere/operatører af tilstødende strukturer, hvis relevant

.3 historiske oplysninger om sikringsrelaterede hændelser, og

.4 operationer i havnefaciliteten.

Identificering af sårbare elementer

15.15 Identificering af sårbare elementer i fysiske strukturer, personlige beskyttelsessystemer, processer eller andre områder, der kan føre til en sikringsrelateret hændelse, kan anvendes til at klarlægge mulighederne for at fjerne sårbare elementer eller gøre dem mindre sårbare. For eksempel kan en analyse afsløre sårbare områder i en havnefacilitets sikringssystemer eller ubeskyttet infrastruktur såsom vandforsyning, broer osv., som kan gøres mindre sårbare ved hjælp af fysiske foranstaltninger f.eks. permanente barrierer, alarmer, overvågningsudstyr osv.

15.16 Identificeringen af sårbare elementer skal omfatte overvejelser omkring:

.1 adgang fra vandsiden og fra landsiden til havnefaciliteten og til skibe, der er fortøjet i faciliteten

.2 molernes, faciliteternes og de tilknyttede strukturers strukturelle integritet

.3 eksisterende sikringsforanstaltninger og -procedurer, herunder identifikationssystemer

.4 eksisterende sikringsforanstaltninger og -procedurer i tilknytning til havnetjenester og anlæg

.5 foranstaltninger til beskyttelse af radio- og telekommunikationsudstyr, havnetjenester og -anlæg, herunder computersystemer og netværk

.6 tilstødende områder, der eventuelt kan benyttes under eller til et angreb

.7 eksisterende aftaler med private sikringsselskaber, der leverer sikringstjenester på vandsiden og landsiden

.8 eventuelle konflikter mellem sikringsforanstaltninger og -procedurer

.9 eventuelle konflikter mellem havnefacilitetsopgaver og sikringsopgaver

.10 eventuelle håndhævelses- og personalebegrænsninger

.11 eventuelle mangler, der er blevet påvist under øvelser, og

.12 eventuelle mangler, der er blevet påvist under den daglige drift, som følge af hændelser eller alarmer, indberetning af sikringsspørgsmål, gennemførelse af kontrolforanstaltninger, revisioner osv.

16. HAVNEFACILITETENS SIKRINGSPLAN

Generelt

16.1 Havnefacilitetens sikringsansvarlige har ansvaret for udarbejdelsen af havnefacilitetens sikringsplan. Havnefacilitetens sikringsansvarlige behøver ikke personligt at udføre alle opgaverne i tilknytning til stillingen, men ansvaret for, at de udføres korrekt, ligger i sidste ende hos den enkelte sikringsansvarlige i havnefaciliteten.

16.2 Indholdet af hver enkelt sikringsplan for havnefaciliteten skal afhænge af de særlige omstændigheder, der gør sig gældende for den/de havnefacilitet/havnefaciliteter, den vedrører. Havnefacilitetens sårbarhedsvurdering vil have påvist de særlige karakteristika ved havnefaciliteten og de potentielle sikringsrisici, der har ført til behovet for at udpege en sikringsansvarlig for havnefaciliteten og for at udarbejde en sikringsplan for havnefaciliteten. Ved udarbejdelsen af havnefacilitetens sikringsplan skal alle disse karakteristika og alle andre lokale eller nationale sikkerhedsspørgsmål tages i betragtning, og der skal fastlægges passende sikringsforanstaltninger for at nedbringe sandsynligheden for et brud på sikringen og følgerne af potentielle risici. De kontraherende stater kan udarbejde en vejledning om udarbejdelsen og indholdet af en sikringsplan for havnefaciliteten.

16.3 Alle sikringsplaner for havnefaciliteter skal:

.1 gøre detaljeret rede for havnefacilitetens sikringsorganisation

.2 organisationens forbindelser med andre relevante myndigheder og de kommunikationssystemer, der er nødvendige for at muliggøre organisationens fortsatte, effektive operation og dens forbindelser med andre, herunder skibe i havnen

.3 gøre detaljeret rede for de grundlæggende, operationelle og fysiske sikringsforanstaltninger for sikringsniveau 1, der vil være indført

.4 gøre detaljeret rede for de supplerende sikringsforanstaltninger, der vil gøre det muligt for havnefaciliteten uden ophør at gå til sikringsniveau 2, og når det er nødvendigt, sikringsniveau 3

.5 sikre en regelmæssig gennemgang eller revision af havnefacilitetens sikringsplan og ændringer heraf i lyset af indhøstede erfaringer eller ændrede omstændigheder, og

.6 gøre rede for procedurerne for indberetning til de relevante kontraherende staters kontaktpunkter.

16.4 Udarbejdelsen af en effektiv sikringsplan for havnefaciliteten baseres på en grundig vurdering af alle spørgsmål i tilknytning til havnefacilitetens sikring, herunder især en indgående evaluering af den enkelte havnefacilitets fysiske og operationelle karakteristika.

16.5 De kontraherende stater skal godkende sikringsplaner for de havnefaciliteter, der henhører under deres ansvar. De kontraherende stater skal udvikle procedurer til vurdering af hver enkelt havnefacilitets sikringsplans fortsatte effektivitet og kan kræve ændringer af havnefacilitetens sikringsplan inden den indledende godkendelse eller efter godkendelsen. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde bestemmelser om registrering af sikringsrelaterede hændelser og -trusler, kontroller, revisioner, uddannelse og øvelser som bevis for, at disse krav er opfyldt.

16.6 De sikringsforanstaltninger, der er indeholdt i havnefacilitetens sikringsplan, skal indføres inden for en rimelig periode efter godkendelsen af havnefacilitetens sikringsplan, og det skal fremgå af denne, hvornår hver enkelt foranstaltning skal være gennemført. Hvis det er sandsynligt, at der vil forekomme forsinkelser i gennemførelsen af foranstaltningerne, skal dette drøftes med den kontraherende stat, der har ansvaret for godkendelse af havnefacilitetens sikringsplan, og der skal aftales tilfredsstillende, alternative sikringsforanstaltninger på et midlertidigt grundlag, som giver et tilsvarende sikringsniveau, og som gælder i en given midlertidig periode.

16.7 Brug af skydevåben på eller i nærheden af skibe og i havnefaciliteter kan medføre specifikke og væsentlige sikringsrisici, navnlig i forbindelse med visse farlige stoffer, og skal overvejes meget nøje. Såfremt en kontraherende stat beslutter, at det er nødvendigt at benytte bevæbnet personale i disse områder, skal den pågældende kontraherende stat sikre, at disse personer er behørigt autoriserede og uddannede i brugen af deres våben, og at de er bekendt med de specifikke sikringsrisici, der findes i disse områder. Hvis en kontraherende stat giver tilladelse til brug af skydevåben, skal den udstede specifikke sikkerhedsretningslinjer for brugen heraf. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde en specifik vejledning om dette spørgsmål, navnlig med hensyn til anvendelsen heraf på skibe, der transporterer farligt gods eller farlige stoffer.

Tilrettelæggelse af havnefacilitetens sikringsopgaver og deres effektivitet

16.8 Ud over vejledningen i afsnit 16.3 skal havnefacilitetens sikringsplan omfatte følgende, der vedrører alle sikringsniveauer:

.1 havnefacilitetens sikringsorganisations rolle og struktur

.2 opgaver, ansvar og uddannelseskrav, der påhviler alle havnefacilitetens ansatte med en sikringsopgave, og de foranstaltninger, der er nødvendige for at muliggøre en vurdering af deres individuelle effektivitet

.3 havnefacilitetens sikringsorganisations forbindelser med andre nationale eller lokale myndigheder med ansvar på sikringsområdet

.4 kommunikationssystemer, der er indført for at muliggøre en effektiv og fortsat kommunikation mellem havnefacilitetens sikringspersonale, skibe i havnen og, hvor det er relevant, med nationale eller lokale myndigheder med ansvar på sikringsområdet

.5 procedurer eller sikringsforanstaltninger, der er nødvendige for at opretholde uafbrudt kommunikation til enhver tid

.6 procedurer og praksis med det formål at beskytte sikkerhedsfølsomme oplysninger, der opbevares i papirudgave eller i elektronisk format

.7 procedurer til vurdering af sikringsforanstaltningernes, procedurernes og udstyrets fortsatte effektivitet, herunder identificering og afhjælpning af fejl eller uregelmæssigheder ved udstyret

.8 procedurer, der muliggør indsendelse og vurdering af rapporter om mulige brud på sikringen eller sikringsproblemer

.9 procedurer i tilknytning til håndtering af lasten

.10 procedurer i forbindelse med levering af skibets stores

.11 procedurer til opretholdelse og opdatering af journaler over farligt gods og farlige stoffer og deres placering i havnefaciliteten

.12 metoder til at alarmere og modtage bistand fra patruljer på landsiden og specialiserede undersøgelseshold, herunder bombeundersøgelser og undersøgelser under vandet

.13 procedurer til brug for skibets sikringsofficerer, når de skal fastslå identiteten på personer, der søger adgang til skibet, når der er behov herfor, og

.14 procedurer, der kan lette landlov for skibets besætning eller udskiftninger i besætningen samt adgangen for besøgende til skibet, herunder repræsentanter for sømændenes fagforeninger.

16.9 Den resterende del af dette afsnit vedrører specifikt de sikringsforanstaltninger, der kan træffes på hvert sikringsniveau, omfattende:

.1 adgang til havnefaciliteten

.2 områder med adgangsbegrænsning i havnefaciliteten

.3 håndtering af lasten

.4 levering af skibets stores

.5 håndtering af uledsaget baggage, og

.6 overvågning af havnefacilitetens sikring.

Adgang til havnefaciliteten

16.10 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge sikringsforanstaltninger omfattende alle de adgangsveje til havnefaciliteten, der er identificeret i havnefacilitetens sikringsplan.

16.11 For hver af disse skal det fremgå af sikringsplanen for havnefaciliteten, for hvilke områder adgangsbegrænsningen eller -forbuddet gælder på hvert sikringsniveau. For hvert sikringsniveau skal det fremgå af havnefacilitetens sikringsplan, hvilken type begrænsning eller forbud der skal gælde, og hvordan begrænsningen eller forbuddet vil blive håndhævet.

16.12 Havnefacilitetens sikringsplan skal for hvert sikringsniveau fastlægge de identifikationsredskaber, der kræves for at få adgang til havnefaciliteten og for, at en person kan opholde sig i havnefaciliteten uden at blive anråbt, hvilket kan indebære udvikling af et passende identifikationssystem, der muliggør permanent og midlertidig identifikation af henholdsvis havnefacilitetens ansatte og besøgende. Ethvert havnefacilitetsidentifikationssystem skal, når det er praktisk muligt, koordineres med det system, der anvendes af skibe, som regelmæssigt benytter havnefaciliteten. Passagerer skal kunne bevise deres identitet ved hjælp af boarding pas, billetter osv., men skal ikke gives adgang til områder med adgangsbegrænsning uden overvågning. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde bestemmelser, der sikrer, at identifikationssystemerne opdateres regelmæssigt, og at misbrug af procedurerne underlægges disciplinærstraf.

16.13 Personer, der er uvillige eller ude af stand til at bevise deres identitet og/eller gøre rede for formålet med deres besøg, når de anmodes om det, skal nægtes adgang til havnefaciliteten, og deres forsøg på at opnå adgang skal indberettes til havnefacilitetens sikringsansvarlige og til de nationale eller lokale myndigheder med ansvar på sikringsområdet.

16.14 Det skal fremgå af havnefacilitetens sikringsplan, hvor visitering af personer og ransagning af personlige effekter og køretøjer skal finde sted. Sådanne steder bør være overdækkede for at sikre en fortsat operation uanset vejrforholdene med den hyppighed, der er fastsat i havnefacilitetens sikringsplan. Når personer er blevet visiteret og personlige ejendele og køretøjer er blevet ransaget, skal de fortsætte direkte til de afgrænsede opholds-, ombordstigningss- og billasteområder.

16.15 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge separate områder for personer, der er kontrolleret, og personer, der ikke er kontrolleret, og deres ejendele og om muligt separate områder for ombordtagning/landsætning af passagerer, skibets besætning og deres personlige ejendele for at forhindre personer, der ikke er kontrolleret, i at komme i kontakt med personer, der er kontrolleret.

16.16 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge den hyppighed, hvormed adgangskontrollerne skal foretages, navnlig hvis de anvendes tilfældigt eller lejlighedsvist.

Sikringsniveau 1

16.17 På sikringsniveau 1 skal havnefacilitetens sikringsplan etablere kontrolsteder, hvor nedenstående sikringsforanstaltninger kan anvendes:

.1 områder med adgangsbegrænsning skal være afgrænset med hegn eller andre barrierer af en standard, der skal godkendes af den kontraherende stat

.2 kontrol med identiteten på alle personer, der søger adgang til havnefaciliteten i forbindelse med et skib, herunder skibets besætning og besøgende, og bekræftelse af deres begrundelse for at søge adgang ved at kontrollere f.eks. påmønstringspapirer, passagerbilletter, boarding pas, arbejdsordrer osv.

.3 kontrol af de køretøjer, der anvendes af personer, som søger adgang til havnefaciliteten i forbindelse med et skib

.4 kontrol af identiteten på havnefacilitetens ansatte og på personer, der arbejder i havnefaciliteten, og deres køretøjer

.5 begrænsning af adgangen for at udelukke personer, der ikke er beskæftiget af havnefaciliteten eller arbejder i den, hvis de er ude af stand til at bevise deres identitet

.6 gennemførelse af visitationer, ransagninger af personlige effekter, køretøjer og deres indhold, og

.7 identificering af eventuelle adgangssteder, der ikke anvendes regelmæssigt, og som skal lukkes og aflåses permanent.

16.18 På sikringsniveau 1 skal alle de personer, der søger at få adgang til havnefaciliteten, kunne visiteres. Hyppigheden af sådanne visitationer, herunder stikprøvevisitationer, skal fremgå af den godkendte sikringsplan for havnefaciliteten og skal godkendes specifikt af den kontraherende stat. Medlemmer af skibets besætning skal ikke tvinges til at visitere deres kolleger eller ransage deres personlige effekter, med mindre der foreligger en klar sikkerhedsmæssig begrundelse herfor. Enhver visitering skal gennemføres på en sådan måde, at der fuldt ud tages hensyn til den enkeltes menneskerettigheder, og således at deres grundlæggende menneskelige værdighed beskyttes.

Sikringsniveau 2

16.19 På sikringsniveau 2 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal gennemføres, og som kan omfatte følgende:

.1 udpegning af ekstra personale til at holde vagt ved adgangssteder og patruljere de omgivende barrierer

.2 begrænsning af antallet af adgangssteder til havnefaciliteten og identificering af de adgangssteder, der skal lukkes, og af metoder til at sikre dem på en passende måde

.3 indførelse af metoder til at besværliggøre trafik gennem de resterende adgangssteder f.eks. sikkerhedsbarrierer

.4 hyppigere visiteringer af personer og ransagninger af personlige ejendele og køretøjer

.5 afslag på adgang for besøgende, der ikke kan give en kontrollerbar begrundelse for at søge adgang til havnefaciliteten, og

.6 anvendelse af patruljefartøjer for at øge sikringen fra vandsiden.

Sikringsniveau 3

16.20 På sikringsniveau 3 skal havnefaciliteten opfylde instruktioner fra dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse, og skibe i havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 indstilling af adgangen til hele eller dele af havnefaciliteten

.2 begrænsning af adgangen til dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom

.3 indstilling af færdslen til fods eller i køretøjer i hele eller dele af havnefaciliteten

.4 øget sikkerhedspatruljering i havnefaciliteten, hvis det er relevant

.5 indstilling af havneoperationer i hele eller dele af havnefaciliteten

.6 dirigering af skibstrafikken til hele eller dele af havnefaciliteten, og

.7 evakuering af hele eller dele af havnefaciliteten

Områder med adgangsbegrænsning i havnefaciliteten

16.21 Havnefacilitetens sikringsplan skal identificere de områder med adgangsbegrænsning, der skal oprettes i havnefaciliteten, specificere deres omfang, anvendelsestidspunkter, de sikringsforanstaltninger, der skal træffes for at kontrollere adgangen til dem og for at kontrollere aktiviteterne i dem. Dette skal også under de rette omstændigheder indebære foranstaltninger til at sikre, at områder med midlertidig adgangsbegrænsning sikringstjekkes både før området etableres, og når det er etableret. Formålet med områder med adgangsbegrænsning er:

.1 at beskytte passagerer, skibets besætning, havnefacilitetens ansatte og besøgende, herunder besøgende i tilknytning til et skib

.2 beskytte havnefaciliteten

.3 at beskytte skibe, der anvender og betjener havnefaciliteten

.4 at beskytte sårbare steder og områder i havnefaciliteten

.5 at beskytte sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer, og

.6 at beskytte lasten og skibets stores mod manipulering.

16.22 Havnefacilitetens sikringsplan skal sikre, at alle områder med adgangsbegrænsning har klart fastlagte sikringsforanstaltninger med henblik på kontrol:

.1 af adgang for personer

.2 af adgang, parkering, lastning og lodsning af køretøjer

.3 af trafik og oplagring af last og skibets stores, og

.4 af uledsaget baggage eller personlige effekter.

16.23 Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde bestemmelser om, at alle områder med adgangsbegrænsning skal afmærkes klart med skilte, hvoraf det fremgår, at adgang er begrænset, og at uautoriseret tilstedeværelse i området udgør et brud på sikringen.

16.24 Når der installeres automatiske indtrængningsalarmer, skal de alarmere et kontrolcenter, der kan reagere når en alarm går i gang.

16.25 Områder med adgangsbegrænsning kan omfatte bl.a.:

.1 arealer på landjorden og på vandsiden umiddelbart omkring skibet

.2 laste- og lodseområder, opholdsområder for passagerer og skibets besætning og ekspeditionsområder, herunder visitations- og ransagningsområder

.3 områder, hvor lastning, lodsning eller oplagring af last og stores finder sted

.4 områder, hvor sikkerhedsfølsom information, herunder dokumentation for lasten, opbevares

.5 områder, hvor farligt gods og farlige stoffer opbevares

.6 skibstrafikstyringssystemets kontrolrum, navigationshjælpetjenester og havnekontrolbygninger, herunder sikrings- og overvågningskontrolrum

.7 områder, hvor sikrings- og overvågningsudstyr opbevares eller er placeret

.8 vigtige elforsynings-, radio- og telekommunikations-, vandforsyningsanlæg og andre forsyningsanlæg, og

.9 andre steder i havnefaciliteten, hvor adgang for skibe, køretøjer og personer skal begrænses.

16.26 Sikringsforanstaltningerne kan efter aftale med de relevante myndigheder omfatte begrænsning af uautoriseret adgang til strukturer, hvorfra havnefaciliteten kan observeres.

Sikringsniveau 1

16.27 På sikringsniveau 1 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes på områder med adgangsbegrænsning, og som kan omfatte følgende:

.1 opstilling af permanente eller midlertidige barrierer omkring området med adgangsbegrænsning, hvis standard skal godkendes af den kontraherende stat

.2 etablering af adgangssteder, hvor adgangen kan kontrolleres af sikkerhedsvagter, når de er i brug, og som kan låses eller afspærres effektivt, når de ikke er i brug

.3 indførelse af adgangspas, der skal vises for at kontrollere personers ret til at opholde sig i området med adgangsbegrænsning

.4 tydelig mærkning af køretøjer, der har adgang til områder med adgangsbegrænsning

.5 postering af vagter og patruljer

.6 indførelse af automatiske indtrængningsalarmer, overvågningsudstyr eller -systemer til at påvise uautoriseret adgang til eller trafik i områder med adgangsbegrænsning, og

.7 kontrol af trafikken med fartøjer i nærheden af skibe, der benytter havnefaciliteten.

Sikringsniveau 2

16.28 På sikringsniveau 2 skal havnefacilitetens sikringsplan fastlægge retningslinjer for den hyppigere og mere intensive overvågning af og kontrol med adgangen til områder med adgangsbegrænsning. Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge de supplerende sikringsforanstaltninger, der kan omfatte:

.1 forbedring af effektiviteten af barrierer eller hegn, der omgiver områder med adgangsbegrænsning, herunder brug af patruljer eller automatiske indtrængningsalarmer

.2 nedbringelse af antallet af adgangssteder til områder med adgangsbegrænsning og intensivering af kontrollen ved de resterende adgangssteder

.3 begrænsning af parkeringen i nærheden af fortøjede skibe

.4 yderligere begrænsning af adgangen til områder med adgangsbegrænsning og trafik og oplagring i dem

.5 brug af optageovervågningsudstyr, der kontrolleres løbende

.6 flere og hyppigere patruljer, herunder patruljering fra vandsiden, der foretages langs grænserne af områderne med adgangsbegrænsning og i selve områderne

.7 etablering af og begrænsning af adgangen til områder, der ligger op til områder med adgangsbegrænsning, og

.8 håndhævelse af begrænsningerne i adgangen for uautoriserede fartøjer til vandområder i nærheden af skibe, der benytter havnefaciliteten.

Sikringsniveau 3

16.29 På sikringsniveau 3 skal havnefaciliteten opfylde instruktioner fra dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse, og skibe i havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 oprettelse af ekstra områder med adgangsbegrænsning i havnefaciliteten i nærheden af den sikringsrelaterede hændelse eller det sted, hvor sikringstruslen formodes at være, hvortil adgang forbydes, og

.2 forberedelse til ransagning af områder med adgangsbegrænsning som en del af ransagningen af hele eller en del af havnefaciliteten.

Håndtering af lasten

16.30 Sikringsforanstaltningerne i forbindelse med håndtering af lasten skal:

.1 forhindre manipulation, og

.2 forhindre, at last, som det ikke er meningen skal transporteres, accepteres og oplagres i havnefaciliteten.

16.31 Sikringsforanstaltningerne skal omfatte procedurer for kontrol af forsendelseslisten ved adgangsstederne til havnefaciliteten. Når last er inde i havnefaciliteten, skal den kunne identificeres som værende blevet kontrolleret og accepteret til lastning på et skib eller til midlertidig oplagring i et område med adgangsbegrænsning, mens lastningen afventes. Det kan være hensigtsmæssigt at begrænse adgangen til havnefaciliteten for last, for hvilken der ikke er fastsat nogen lastedato.

Sikringsniveau 1

16.32 På sikringsniveau 1 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes i forbindelse med håndtering af lasten, og som kan omfatte:

.1 rutinemæssig kontrol af lasten, lasttransportenheder og lastrum i havnefaciliteten, inden og mens lasthåndteringsoperationerne finder sted

.2 kontroller for at sikre, at last, der kommer ind i havnefaciliteten svarer til forsendelsespapirerne eller tilsvarende dokumentation for lasten

.3 ransagninger af køretøjer, og

.4 kontrol af forseglinger og andre metoder, der anvendes til at forhindre manipulering af last, når den kommer ind i og oplagres i havnefaciliteten.

16.33 Kontrol af lasten kan foretages ved hjælp af nogle af eller alle nedenstående metoder:

.1 visuel og fysisk undersøgelse, og

.2 scanning-/opsporingsudstyr, mekaniske anordninger eller hunde.

16.34 Når der foretages regelmæssige eller gentagne lastninger, kan rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer efter aftale med havnefaciliteten indgå aftaler med skippere eller andre ansvarlige for lasten, der omfatter kontrol uden for området, forsegling, fastsættelse af tidsplaner, støttedokumentation osv. Sådanne ordninger skal meddeles til og godkendes af den pågældende havnefacilitets sikringsansvarlige.

Sikringsniveau 2

16.35 På sikringsniveau 2 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal anvendes i forbindelse med håndtering af lasten for at øge kontrollen, og som kan omfatte følgende:

.1 indgående kontrol af last, lasttransportenheder og lagerrum i havnefaciliteten

.2 intensiveret kontrol efter behov for at sikre, at kun den last, der findes dokumentation for, kommer ind i havnefaciliteten, oplagres midlertidigt der og derefter lastes på skibet

.3 hyppigere ransagninger af køretøjer, og

.4 hyppigere og mere indgående kontrol af forseglinger og andre metoder, der anvendes for at forhindre manipulation.

16.36 Indgående kontrol af lasten kan foretages ved hjælp af nogle af eller alle nedenstående metoder:

.1 hyppigere og mere indgående kontrol af last, lasttransportenheder og lagerrum i havnefaciliteten (visuel og fysisk undersøgelse)

.2 hyppigere brug af scanning-/opsporingsudstyr, mekaniske anordninger eller hunde, og

.3 koordinering af mere intensive sikringsforanstaltninger med skipperen eller andre ansvarlige som supplement til en indgået aftale og faste procedurer.

Sikringsniveau 3

16.37 På sikringsniveau 3 skal havnefaciliteten opfylde instruktioner fra dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse, og skibe i havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 begrænsning eller indstilling af lasttrafik eller operationer i hele eller en del af havnefaciliteten eller ved bestemte skibe, og

.2 kontrol af listen over farligt gods og farlige stoffer, der er oplagret i havnefaciliteten, og placeringen heraf.

Levering af skibets stores

16.38 Sikringsforanstaltningerne i tilknytning til levering af skibets stores skal:

.1 sikre kontrol med skibets stores og med, at emballagen er ubrudt

.2 forhindre, at skibets stores accepteres, uden at der føres tilsyn med det

.3 forhindre manipulation

.4 forhindre, at skibets stores accepteres, med mindre det er bestilt

.5 sikre ransagning af leveringskøretøjet, og

.6 sikre eskortering af leveringskøretøjer inden for havnefaciliteten.

16.39 For skibe, der regelmæssigt benytter en havnefacilitet, kan det være hensigtsmæssigt at fastlægge procedurer, der omfatter skibet, dets leverandører og havnefaciliteten og indebærer meddelelse om og timing af leverancer og dokumentation herfor. Det skal altid kunne bekræftes, at stores, der leveres, ledsages af bevis for, at skibet har bestilt det.

Sikringsniveau 1

16.40 På sikringsniveau 1 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes til at kontrollere leveringen af skibets stores, og som kan omfatte følgende:

.1 kontrol af skibets stores

.2 forhåndsmeddelelse om lastens sammensætning, chaufføroplysninger og registreringsoplysninger for køretøjet, og

.3 ransagning af leveringskøretøjet.

16.41 Kontrol af skibets stores kan foretages ved hjælp af nogle af eller alle nedenstående metoder:

.1 visuel og fysisk undersøgelse, og

.2 scanning-/opsporingsudstyr, mekaniske anordninger eller hunde.

Sikringsniveau 2

16.42 På sikringsniveau 2 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal anvendes til at kontrollere leveringen af skibets stores, og som kan omfatte følgende:

.1 indgående kontrol af skibets stores

.2 indgående ransagninger af leveringskøretøjerne

.3 koordinering med skibets besætning om kontrol af ordren i forhold til forsendelsespapirerne, inden der gives adgang til havnefaciliteten, og

.4 eskortering af leveringskøretøjet inden for havnefaciliteten.

16.43 Indgående kontrol af skibets stores kan foretages ved hjælp af nogle af eller alle nedenstående metoder:

.1 hyppigere og mere indgående ransagninger af leveringskøretøjer

.2 hyppigere brug af scanning-/opsporingsudstyr, mekaniske anordninger eller hunde, og

.3 begrænsning af eller forbud mod adgang for stores, der ikke forlader havnefaciliteten inden for en bestemt periode.

Sikringsniveau 3

16.44 På sikringsniveau 3 skal havnefaciliteten opfylde instruktioner fra dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom. Havnefacilitetens sikringsplan skal gøre detaljeret rede for de sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten kan træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på hændelser, og skibe i havnefaciliteten, og som kan omfatte forberedelse til begrænsning eller indstilling af leveringen af skibets stores i hele eller en del af havnefaciliteten.

Håndtering af uledsaget baggage

16.45 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal anvendes for at sikre, at uledsaget baggage (dvs. alle bagageeffekter, herunder personlige effekter, der ikke tilhører en passager eller et medlem af besætningen på tidspunktet for tilsynet eller ransagningen) identificeres og underlægges en passende undersøgelse, herunder ransagning, inden det gives adgang til havnefaciliteten og afhængigt af lagerordningerne, før det overføres fra havnefaciliteten til skibet. Det er ikke tanken, at både havnefaciliteten og skibet skal undersøge denne bagage, og i tilfælde, hvor begge er udstyret til at varetage undersøgelsen, skal ansvaret for undersøgelsen ligge hos havnefaciliteten. Et tæt samarbejde med skibet er meget vigtigt, og der skal tages skridt til at sikre, at uledsaget baggage håndteres på en sikker måde efter undersøgelsen.

Sikringsniveau 1

16.46 På sikringsniveau 1 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de sikringsforanstaltninger, der skal træffes, når uledsaget baggage håndteres for at sikre, at helt op til 100 % af den undersøges og ransages, hvilket kan indebære brug af røntgenundersøgelse.

Sikringsniveau 2

16.47 På sikringsniveau 2 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal træffes, når uledsaget baggage håndteres, hvilket skal omfatte 100 % røntgenundersøgelse af al uledsaget baggage.

Sikringsniveau 3

16.48 På sikringsniveau 3 skal havnefaciliteten opfylde instruktioner fra dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse, og skibe i havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 en mere omfattende undersøgelse af denne bagage f.eks. ved at røntgengennemstråle den fra mindst to forskellige vinkler

.2 forberedelse til begrænsning eller indstilling af håndteringen af uledsaget baggage, og

.3 afslag på at acceptere uledsaget baggage i havnefaciliteten.

Overvågning af havnefacilitetens sikring

16.49 Havnefacilitetens sikringsorganisation skal have mulighed for at overvåge havnefaciliteten og dens tilstødende adgangsveje på landjorden og fra vandsiden på alle tidspunkter, herunder om natten og i perioder med ringe sigtbarhed, områder med adgangsbegrænsning i havnefaciliteten, skibe i havnefaciliteten og områderne omkring skibene. Denne overvågning kan omfatte brug af:

.1 belysning

.2 sikkerhedsvagter, herunder patruljer til fods, i køretøjer og i fartøjer, og

.3 automatiske indtrængningsalarmer og overvågningsudstyr.

16.50 Automatiske indtrængningsalarmer skal, når de anvendes, aktivere en hørlig og/eller visuel alarm på et sted, der uafbrudt er bemandet eller overvåget.

16.51 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge de procedurer og det udstyr, der er behov for på hvert sikringsniveau, og hvordan det sikres, at overvågningsudstyret kan fungere uafbrudt, herunder overvejelse af vejrets eller strømafbrydelsers eventuelle virkninger.

Sikringsniveau 1

16.52 På sikringsniveau 1 skal havnefacilitetens sikringsplan fastlægge de sikringsforanstaltninger, der skal gælde, og som kan være en kombination af belysning, sikkerhedsvagter eller brug af sikrings- og overvågningsudstyr for at gøre det muligt for havnefacilitetens sikkerhedspersonale at:

.1 observere havnefacilitetens område, herunder adgangsveje på landjorden og fra vandsiden

.2 observere adgangssteder, barrierer og områder med adgangsbegrænsning, og

.3 overvåge områder og trafik i nærheden af skibe, der benytter havnefaciliteten, herunder intensivering af belysningen fra skibet selv.

Sikringsniveau 2

16.53 På sikringsniveau 2 skal havnefacilitetens sikringsplan fastsætte de supplerende sikringsforanstaltninger, der skal træffes for at øge overvågnings- og tilsynskapaciteten, og som kan omfatte følgende:

.1 forøgelse af belysningens og overvågningsudstyrets intensitet og dækning, herunder ekstra belysning og øget overvågning

.2 hyppigere patruljering til fods, i køretøjer og på vandet, og

.3 udpegning af ekstra sikringspersonale til overvågning og patruljering.

Sikringsniveau 3

16.54 På sikringsniveau 3 skal havnefaciliteten opfylde instruktioner fra dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse eller truslen herom. Havnefacilitetens sikringsplan skal indeholde en detaljeret redegørelse for de sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten vil kunne træffe i tæt samarbejde med dem, der reagerer på den sikringsrelaterede hændelse, og skibe i havnefaciliteten, og som kan omfatte:

.1 tænding af al belysning i havnefaciliteten i områderne i nærheden af havnefaciliteten

.2 tænding af alt overvågningsudstyr, der kan registrere aktiviteter i eller i nærheden af havnefaciliteten, og

.3 optimering af den tid, dette overvågningsudstyr kan optage.

Forskel i sikringsniveauer

16.55 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge de procedurer og sikringsforanstaltninger havnefaciliteten vil kunne tage i brug, hvis havnefaciliteten har et lavere sikringsniveau end det, der gælder for et skib.

Aktiviteter, der ikke er omfattet af koden

16.56 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge de procedurer og sikringsforanstaltninger, som havnefaciliteten skal tage i brug:

.1 når den har en grænseflade med et skib, der har anløbet en havn i en stat, der ikke er en kontraherende stat

.2 når den har en grænseflade med et skib, som denne kode ikke finder anvendelse på, og

.3 når den har en grænseflade med faste eller flydende platforme eller mobile offshore-boreenheder på stedet.

Sikringserklæringer

16.57 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge de procedurer, der skal følges, når havnefacilitetens sikringsansvarlige på den kontraherende stats ordre, anmoder om en sikringserklæring, eller når skibet anmoder om en sikringserklæring.

Revision, gennemgang og ændring

16.58 Havnefacilitetens sikringsplan skal fastlægge, hvordan havnefacilitetens sikringsansvarlige agter at kontrollere havnefacilitetens sikringsplans fortsatte effektivitet, og den procedure, der skal anvendes ved revision, opdatering eller ændring af havnefacilitetens sikringsplan.

16.59 Havnefacilitetens sikringsplan skal tages op til fornyet behandling efter havnefacilitetens sikringsansvarliges skøn. Derudover skal den tages op til fornyet behandling:

.1 hvis havnefacilitetens sårbarhedsvurdering vedrørende havnefaciliteten ændres

.2 hvis en uafhængig revision af havnefacilitetens sikringsplan eller den kontraherende stats testning af havnefacilitetens sikringsorganisation påviser mangler ved organisationen eller betvivler den fortsatte relevans af et betydeligt element i den godkendte sikringsplan for havnefaciliteten

.3 efter sikringsrelaterede hændelser eller trusler herom, der involverer havnefaciliteten, og

.4 efter ændringer i havnefacilitetens ejerforhold eller operationelle kontrol.

16.60 Havnefacilitetens sikringsansvarlige kan anbefale passende ændringer af den godkendte plan efter enhver gennemgang af planen. Ændringer af havnefacilitetens sikringsplan i tilknytning til:

.1 foreslåede ændringer, der vil kunne ændre den valgte metode til opretholdelse af sikringen i havnefaciliteten væsentligt, og

.2 fjernelse, ændring eller udskiftning af permanente barrierer, sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer osv., der tidligere blev betragtet som en væsentlig del af opretholdelsen af havnefacilitetens sikring,

skal indsendes til den kontraherende stat, der godkendte den oprindelige sikringsplan for havnefaciliteten, til behandling og godkendelse. En sådan godkendelse kan gives af eller på vegne af den kontraherende stat med eller uden ændringsforslag til de foreslåede ændringer. Den kontraherende stat skal, når den godkender havnefacilitetens sikringsplan oplyse, hvilke proceduremæssige eller fysiske ændringer, der skal indsendes til godkendelse.

Godkendelse af sikringsplaner for havnefaciliteter

16.61 Sikringsplaner for havnefaciliteter skal godkendes af den relevante kontraherende stat, der skal fastlægge passende procedurer for:

.1 indsendelse af sikringsplaner for havnefaciliteter til den

.2 behandling af sikringsplaner for havnefaciliteter

.3 godkendelse af sikringsplaner for havnefaciliteter med eller uden ændringsforslag

.4 behandling af ændringer, der indsendes efter godkendelsen, og

.5 procedurer for gennemførelse af tilsyn med eller revision af den fortsatte relevans af de godkendte sikringsplaner for havnefaciliteter.

I alle faser skal der tages skridt til at sikre, at indholdet af havnefacilitetens sikringsplan forbliver fortroligt.

Overensstemmelseserklæring for en havnefacilitet

16.62 Den kontraherende stat, på hvis område en havnefacilitet er beliggende, kan udstede en passende overensstemmelseserklæring for en havnefacilitet indeholdende følgende elementer:

.1 havnefaciliteten

.2 havnefacilitetens opfyldelse af bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode

.3 gyldighedsperioden for erklæringen om havnefacilitetens overensstemmelse, som fastsættes af den kontraherende stat, men ikke bør overstige fem år, og

.4 de efterfølgende kontrolordninger, som den kontraherende stat har fastlagt, og en bekræftelse, når disse er udført.

16.63 Erklæringen om en havnefacilitets overensstemmelse skal udformes i overensstemmelse med modellen i tillægget til denne del af koden. Hvis det anvendte sprog ikke er spansk, fransk eller engelsk, kan den kontraherende stat, hvis den anser det for at være relevant, også vedlægge en oversættelse til et af disse sprog.

17. HAVNEFACILITETENS SIKRINGSANSVARLIGE

Generelt

17.1 I de undtagelsestilfælde, hvor skibets sikringsofficer har spørgsmål om gyldigheden af identifikationspapirer for personer, der søger at få adgang til skibet i officielt øjemed, skal havnefacilitetens sikringsansvarlige bistå hermed.

17.2 Havnefacilitetens sikringsansvarlige bør ikke være ansvarlig for den rutinemæssige bekræftelse af identiteten på de personer, der søger adgang til skibet.

Derudover findes der anden relevant vejledning i afsnit 15, 16 og 18.

18. UDDANNELSE OG ØVELSER INDEN FOR SIKRING AF HAVNEFACILITETER

Uddannelse

18.1 Havnefacilitetens sikringsansvarlige skal efter behov have kendskab til og modtage uddannelse inden for nogle af eller alle nedenstående områder:

.1 sikkerhedsforvaltning

.2 relevante internationale aftaler, koder og henstillinger

.3 relevante nationale love og bestemmelser

.4 andre sikringsorganisationers ansvarsområder og funktioner

.5 metoder til gennemførelse af havnefacilitetens sårbarhedsvurdering

.6 metoder til gennemførelse af sikringsundersøgelser og –tilsyn for skibe og havnefaciliteter

.7 skibs- og havneoperationer og -vilkår

.8 skibets og havnefacilitetens sikringsforanstaltninger

.9 nødberedskab og reaktioner og nødplanlægning

.10 undervisningsteknikker i forbindelse med sikringsuddannelse, herunder sikringsforanstaltninger og -procedurer

.11 håndtering af følsomme, sikringsrelaterede oplysninger og sikringsrelateret kommunikation

.12 kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.13 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.14 genkendelse på et ikke-diskriminerende grundlag af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen

.15 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

.16 sikringsanordninger og -systemer og deres operationelle begrænsninger

.17 metoder til gennemførelse af revisioner, tilsyn, kontrol og overvågning

.18 metoder til fysisk ransagning og ikke-invasive tilsyn

.19 sikringsøvelser, herunder øvelser i samarbejde med skibe, og

.20 vurdering af sikringsøvelser.

18.2 De ansatte i havnefacilitetens, der har specifikke sikringsopgaver, skal efter behov have kendskab til og modtage uddannelse inden for nogle af eller alle nedenstående områder:

.1 kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

.2 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.3 genkendelse af særlige kendetegn og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen

.4 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

.5 teknikker til styring og kontrol af menneskemængder

.6 sikringsrelateret kommunikation

.7 sikringsanordningers og -systemers funktion

.8 afprøvning, kalibrering og vedligeholdelse af sikringsanordninger og -systemer

.9 tilsyns-, kontrol- og overvågningsteknikker, og

.10 metoder til fysisk visitering af personer og ransagning af personlige effekter, baggage, last og skibets stores.

18.3 Alle andre ansatte i havnefaciliteten skal efter behov have kendskab til og være bekendt med de relevante bestemmelser i havnefacilitetens sikringsplan inden for nogle af eller alle nedenstående områder:

.1 betydningen af de forskellige sikringsniveauer og kravene i tilknytning hertil

.2 genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

.3 genkendelse af særlige kendetegn og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen, og

.4 teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger.

Øvelser

18.4 Formålet med at gennemføre øvelser er at sikre, at havnefacilitetens ansatte er godt inde i alle de pålagte sikringsopgaver på alle sikringsniveauer, og at påvise eventuelle mangler i forbindelse med sikringen, der skal tages op.

18.5 For at sikre, at bestemmelserne i havnefacilitetens sikringsplan gennemføres effektivt, skal der holdes øvelser mindst hver tredje måned, med mindre særlige omstændigheder taler for noget andet. Øvelserne skal teste de enkelte elementer i planen såsom de sikringstrusler, der er opstillet i punkt 15.11.

18.6 Forskellige typer øvelser, der kan omfatte deltagelse af havnefacilitetens sikringsansvarlige, i samarbejde med de kontraherende staters relevante myndigheder, rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer, hvis sådanne findes, skal gennemføres mindst en gang hvert kalenderår, idet der ikke må være mere end 18 måneder mellem øvelserne. Ved fremsættelse af anmodninger om, at rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer deltager i fælles øvelser, skal man holde sig for øje, hvilke sikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige følger dette vil have for skibet. Øvelserne skal teste kommunikation, koordinering, ressourcetilgængelighed og reaktioner. Øvelserne kan gennemføres:

.1 i fuld skala eller live

.2 som skrivebordssimulering eller seminarer, eller

.3 kombineret med andre øvelser, der afholdes, såsom nødberedskab eller andre øvelser, der gennemføres af havnestatens myndigheder.

19. KONTROL OG CERTIFICERING AF SKIBE

Ingen yderligere vejledning.

Bilag til del B

Bilag 1

Model til en sikringserklæring mellem et skib og en havnefacilitet ([1])

SIKRINGSERKLÆRING

Skibets navn:	
Hjemsted:	
IMO-nummer:	
Havnefacilitetens navn:	

Denne sikringserklæring er gyldig fra ..... til....., for følgende aktiviteter:

.....
(oplist aktiviteterne med relevante detaljer)

på følgende sikringsniveauer

Sikringsniveau(er) for skibet:	
Sikringsniveau(er) for havnefaciliteten:	

Havnefaciliteten og skibet aftaler følgende sikringsforanstaltninger og ansvarsopgaver for at sikre overensstemmelse med kravene i del A i Den Internationale Kode om Sikring af Skibs- og Havnefaciliteter (ISPS).

	Skibets sikringsofficers eller havnefacilitetens sikringsansvarliges initialer i disse kolonner indikerer, at aktiviteten vil blive udført i overensstemmelse med den relevante godkendte plan af	
Aktivitet	Havnefaciliteten	Skibet
Sikre, at alle sikringsopgaver udføres		
Overvågning af områder med adgangsbegrænsning for at sikre, at kun autoriserede personer har adgang		
Kontrol med adgangen til havnefaciliteten		
Kontrol med adgangen til skibet		
Overvågning af havnefaciliteten, herunder fortøjningsområder og arealer rundt om skibet		
Overvågning af skibet, herunder fortøjningsområder og arealer rundt om skibet		
Håndtering af lasten		
Levering af skibets stores		
Håndtering af uledsaget baggage		
Kontrol med ombordtagningen af personer og deres effekter		
Sikring af, at sikringskommunikationen mellem skibet og havnefaciliteten er let tilgængelig		

([1]) Denne blanket til en sikringserklæring anvendes mellem et skib og en havnefacilitet. Hvis sikringserklæringen skal dække to skibe, skal denne model tilpasses tilsvarende.

Underskriverne af denne aftale attesterer, at sikringsforanstaltningerne og -tiltagene for både havnefaciliteten og skibet i tilknytning til de nævnte aktiviteter opfylder bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i denne kode, som vil blive gennemført i henhold til de bestemmelser, der allerede er fastlagt i deres godkendte plan eller i forbindelse med de specifikke tiltag, der er aftalt og fastlagt i bilaget til denne erklæring.

Dato ..... , sted .....

Underskrevet for og på vegne af	
havnefaciliteten:	skibet:
(Havnefacilitetens sikringsansvarliges underskrift)	*(Skibsførerens eller skibets sikringsofficers underskrift)*

Navn og stillingsbetegnelse for den person, der har underskrevet	
Navn:	Navn:
Stillingsbetegnelse:	Stillingsbetegnelse:

Kontaktoplysninger

(udfyldes efter behov)

(oplys de telefonnumre eller radiokanaler eller -frekvenser, der skal anvendes)

For havnefaciliteten	For skibet
Havnefaciliteten:	Skibsføreren:
Havnefacilitetens sikringsansvarlige:	Skibets sikringsofficer:
	Rederi:
	Rederiets sikringsofficer:

Bilag 2

Model til en overensstemmelseserklæring for en havnefacilitet

ERKLÆRING OM EN HAVNEFACILITETS OVERENSSTEMMELSE

(*Officielt stempel*) (*Land*)

Erklæring nummer .....

Udstedt i henhold til bestemmelserne i del B i

DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKRING AF SKIBE OG HAVNEFACILITETER

(ISPS-KODEN)

Regeringen i .....
(landets navn)

Havnefacilitetens navn: .....

Havnefacilitetens adresse: .....

DET ATTESTERES HERVED, at denne havnefacilitets overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel XI-2 og del A i Den Internationale Kode om Sikring af Skibs- og Havnefaciliteter (ISPS) er blevet kontrolleret, og at denne havnefacilitet opererer i overensstemmelse med den godkendte sikringsplan for havnefaciliteten. Denne plan er godkendt for følgende <anfør typer operationer, skibstyper eller aktivitetstyper eller andre relevante oplysninger> (overstreg det, der ikke er relevant):

Passagerskib

Højhastighedspassagerfærger

Højhastighedsgodsfartøjer

Bulkcarrier

Olietankskib

Kemikalietankskib

Gastankskib

MODU'er

Andre fragtskibe end ovennævnte

Denne overensstemmelseserklæring er gyldig frem til ....., under forudsætning af, at der foretages kontroller (som angivet på bagsiden)

Udstedt i .....
(sted, hvor erklæringen er udstedt)

Dato for udstedelse .....

.....
(Underskrift for den behørigt bemyndigede embedsmand, der udsteder dokumentet)

.....
(Den udstedende administrations segl eller stempel)

PÅTEGNING OM KONTROLLER

Regeringen i <indsæt landets navn> har bestemt, at gyldigheden af denne overensstemmelseserklæring er underlagt <angiv relevante oplysninger om kontrollerne (f.eks. obligatoriske årlige kontroller eller ikke-planlagte kontroller>.

DET ATTESTERES HERMED, at det i forbindelse med en kontrol udført i henhold til punkt B/16.6.62.4 i ISPS-koden blev fastslået, at havnefaciliteten opfylder de relevante bestemmelser i kapitel XI-2 i konventionen og del A i ISPS-koden.

1. KONTROL

Underskrift .....
(Autoriseret person)

Sted .....

Dato .....

2. KONTROL

Underskrift .....
(Autoriseret person)

Sted .....

Dato .....

3. KONTROL

Underskrift .....
(Autoriseret person)

Sted .....

Dato .....

4. KONTROL

Underskrift .....
(Autoriseret person)

Sted .....

Dato .....«