

Bekendtgørelse om teknisk forskrift om forholdsregler til forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe

I medfør af § 6, § 17, stk. 6, § 22 og § 32, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, og efter bemyndigelse fastsættes:

Bekendtgørelsens anvendelse på danske og udenlandske skibe

§ 1. Denne bekendtgørelse finder anvendelse på handelsskibe, der fører dansk eller grønlandsk flag, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på skibe, som udelukkende sejler på grønlandske, færøske, islandske eller europæiske havne samt for rederier, som udelukkende driver sådanne skibe.

Forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe

§ 2. Handelsskibe skal have procedurer for sejlads eller havneanløb i områder, hvor der er risiko for pirateri og væbnede overfald mod skibe.

§ 3. For handelsskibe, der er forpligtede til at have et sikkerhedsstyringssystem efter ISM-koden (Koden for sikker skibsdrift) eller en sikringsplan efter ISPS-koden (Koden for højnelse af den maritime sikkerhed), skal de i § 2 nævnte procedurer enten være indeholdt i sikkerhedsstyringssystemet eller i sikringsplanen. Såfremt procedurerne er indeholdt i skibets sikringsplan, skal de gøres tilgængelige for skibets besætning på samme måde som procedurerne i sikkerhedsstyringssystemet.

§ 4. Rederier, hvis skibe er omfattet af §§ 2-3, skal endvidere i deres sikkerhedsstyringssystem have procedurer for vurderingen af, om der i et område er risiko for pirateri eller væbnede overfald mod skibe.

§ 5. Handelsskibe, der ikke er pligtige til at have et sikkerhedsstyringssystem efter ISM-koden eller en sikringsplan efter ISPS-koden, samt rederier, som driver sådanne skibe, skal have procedurer, der svarer til de i §§ 3-4 nævnte.

§ 6. De i §§ 2-5 nævnte procedurer skal indeholde bestemmelser om forebyggelse af overfald, herunder om

- 1) vurdering af, hvorvidt der i et område er risiko for pirateri eller væbnede overfald mod skibe,
- 2) opdatering om situationen på relevante websites fx MSCHOA¹⁾, NATO Shipping Center, ReCAAP ISC²⁾ og gennem NAVWARNS,
- 3) relevante foranstaltninger til beskyttelse af skibet og dets besætning,
- 4) radarovervågning hele horisonten rundt og vedvarende udvig til assistance for den vagthavende navigatør døgnet rundt ved sejlads i områder, hvor skibsføreren vurderer, at der er væsentlig risiko for, at skibet kan blive udsat for pirateri eller væbnede overfald,
- 5) hvorledes besætningen skal forholde sig ved overfald, kapring eller forsøg herpå, og om instruktion af besætningen, hver gang der skal sejles ind et område, hvor der er væsentlig risiko for, at skibet kan blive udsat for pirateri eller væbnede overfald,

6) rapportering til rederi, myndigheder og andre skibe i området ved overfald, kapring eller forsøg herpå.

Stk. 2. Procedurene skal udarbejdes under hensyntagen til de af den Internationale Maritime Organisation (IMO) udsendte anbefalinger og vejledninger for sejlads i områder med risiko for sørøveri og væbnede overfald. Ved vurderingen af, hvilke forholdsregler der skal tages på det enkelte skib, skal der tages hensyn til trusselsbilledet i det pågældende område, skibets størrelse, sejladhastighed og udstyr samt eventuelle andre foranstaltninger, som træffes uden for skibet som fx vagthold på kajen.

Stk. 3. De i stk. 2 nævnte anbefalinger og vejledninger er tilgængelige på Søfartsstyrelsens hjemmeside www.soefartsstyrelsen.dk.

§ 7. Såfremt en skibsfører af hensyn til risikoen for pirateri og væbnede overfald slukker for skibets AIS transmission, skal det indføres i skibsdagbogen med klokkeslæt og position, ligesom rederiet skal underrettes. Rederiet skal herefter regelmæssigt underrettes om skibets position, indtil AIS transmissionen på ny genoptages, medmindre skibsføreren skønner, at en sådan underretning vil kunne udsætte skibets besætning for fare. Tilsvarende skal det indføres i skibsdagbogen, når AIS transmissionen på ny påbegyndes.

Særlige foranstaltninger i højrisikoområdet

§ 8. For skibe, der sejler i det område, der i ”Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy” (BMP) er defineret som højrisikoområdet, skal de i §§ 2-6 nævnte procedurer endvidere i relevant omfang udarbejdes under hensyntagen til industriens anbefalinger i ”Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy” (BMP), der er tilgængelig på Søfartsstyrelsens hjemmeside www.soefartsstyrelsen.dk.

§ 9. De i § 6, stk. 1, nr. 6, nævnte rapporteringer skal i højrisikoområdet endvidere ske til UKMTO³⁾ og MSCHOA.

§ 10. Rederier skal monitorere deres skibe, når de sejler i højrisikoområdet.

Stk. 2. Når et skib sejler ind i eller ud af højrisikoområdet, skal skibsføreren underrette rederiet. Så længe skibet er i højrisikoområdet, skal skibsføreren mindst hver fjerde time underrette rederiet om skibets position, medmindre skibsføreren skønner, at en sådan underretning vil bringe besætningen i fare.

Stk. 3. Rederiet skal udpege en kontaktperson til at modtage de i stk. 2 nævnte underretninger.

Stk. 4. Den løbende underretning af rederiet i stk. 2 kan erstattes af, at rederiet med minimum samme hyppighed monitorerer skibet gennem et automatisk elektronisk tracking-system.

§ 11. Når et skib sejler i de områder, der i BMP er defineret som hhv. højrisikoområdet og ”UKMTO Voluntary Reporting Area”, skal anbefalingerne i BMP om registrering hos MSCHOA og rapportering til UKMTO følges.

Verifikation

§ 12. De procedurer, der er krævet i henhold til denne tekniske forskrift, vil indgå i Søfartsstyrelsens eller i en af Søfartsstyrelsen anerkendt organisations verifikation af ISM og ISPS.

Straffebestemmelser

§ 13. Overtrædelse af denne forskrift straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

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

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

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

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

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

§ 14. Såfremt forholdet er omfattet af anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, kan der fastsættes foranstaltninger i henhold til kriminalloven for Grønland.

Stk. 2. De i § 9, stk. 2 og 3, nævnte forhold skal anses som skærpende omstændigheder.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, jfr. kriminallovens § 166, stk. 1, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Stk. 4. Er en overtrædelse begået af selskaber m.v. (juridiske personer), kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, Grønlands Selvstyre, en kommune, et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 64 i Landstingslov om kommunalbestyrelser og bygdebestyrelser m.v., eller en bygdebestyrelse, kan der pålægges vedkommende offentlige myndighed som sådan bødeansvar.

Stk. 5. Såfremt den pågældende ikke er bosat i Grønland, eller hans tilknytning til det grønlandske samfund i øvrigt har en sådan løsere karakter, at forudsætningerne for anvendelse af foranstaltninger ikke er til stede, kan sagen anlægges eller henvises til forfølgning i Danmark.

Ikrafttræden m.v.

§ 15. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2012.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 9721 af 20. februar 2008 om teknisk forskrift om forholdsregler til forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald på danske skibe ophæves.

Søfartsstyrelsen, den 23. november 2011

FRANK BJERG MORTENSEN

/ Ditte Helene Bang

- 1) Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA)
- 2) Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center (ReCAAP ISC)
- 3) UK Maritime Trade Operations (UKMTO)