

Skýrsla

stýrihóps um siglingavernd



Samgönguráðuneytið
Janúar 2004

Efnisyfirlit

1.	Inngangur	3
1.1	Aðdragandi siglingaverndar	3
1.2	Hryðjuverkaógn í alþjóðlegum siglingum	3
1.3	Alþjóðlegt starf að málum siglingaverndar	4
1.4	SOLAS-ráðstefnan 2002	4
1.5	Stýrihópur samgönguráðuneytisins	4
1.6	Um áfangaskýrsluna	5
1.7	Þátttaka hafna í siglingavernd er valkvæð	5
1.8	Gildissvið ISPS-kóðans	5
1.9	Farmvernd	6
2.	Skipulag siglingaverndar og hlutverk stofnana	8
2.1	Hlutverk og ábyrgð við siglingavernd	10
	Siglingastofnun	10
	Landhelgisgæslan	12
	Ríkislögreglustjóri	12
	Tollgæslan	14
	Hafnir	16
	Útgerðaraðilar og áhafnir skipa	16
2.2	Hækkun vástigs	16
	Siglingastofnun	16
	Ríkislögreglustjóri	18
	Landhelgisgæslan	18
	Tollgæslan	18
	Hafnir, útgerðaraðilar og áhafnir skipa	18
3.	Áætlun um innleiðingu	19
3.1	Samgönguráðuneytið	19
3.2	Siglingastofnun Íslands	20
3.3	Vaktstöð siglinga	21
3.4	Landhelgisgæslan	21
3.5	Ríkislögreglustjóri	22
3.6	Fjármálaráðuneytið – tollstjórar	23
3.7	Hafnir	23
3.8	Skip og útgerðaraðilar	25
4.	Tillögur að laga- og reglugerðarbreytingum	26
5.	Fjárhagsleg áhrif innleiðingar	27
5.1	Siglingastofnun	27
5.2	Ríkislögreglustjóri	27
5.3	Landhelgisgæslan	27
5.4	Samband íslenskra kaupskipaútgerða	28
5.5	Hafnir	28
	Viðauki A	30

1. INNGANGUR

1.1 Aðdragandi siglingaverndar

Í kjölfar hryðjuverkanna í Bandaríkjunum 11. september 2001 var samþykkt á 22. þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) í nóvember 2001 að gera sérstakt átak er varðar fyrirbyggjandi ráðstafanir til að hindra ógnanir og hryðjuverk í siglingum. Málafni sem lúta að þessum markmiðum kallast í skýrslu þessari siglingavernd.

Á fundi stofnunarinnar í Lundúnum 9.–13. desember 2002 var samþykkt að gera breytingar á alþjóðasamþykktinni um öryggi mannlífa á hafinu, SOLAS (Safety Of Life At Sea), og taka inn í hana ákvæði sem skuldbinda aðildarríkin til að gera ráðstafanir til að koma í veg fyrir hryðjuverk og ógnanir. Á ráðstefnunni var í þessu skyni staðfestur nýr viðauki við SOLAS-samþykktina, svokallaður alþjóðakóði um skipa- og hafnavernd (e. International Ship and Port Facility Security Code, ISPS Code), sem felur í sér nánari lýsingar á skuldbindingum og ráðstöfunum sem aðildarríki samþykktarinnar skulu framfylgja í þessum efnum.

1.2 Hryðjuverkaógn í alþjóðlegum siglingum

Samanborið við flugið hafa siglingar að mestu leyti verið lausar við árásir hryðjuverkamanna, að sjóránnum undanskildum. Sjórán hafa hins vegar verið mikið vandamál í ákveðnum heimshlutum og er miðað við að siglingavernd muni leggja baráttunni gegn þeim lið. Í hafréttarsáttmála Sameinuðu þjóðanna frá 1982 eru reglur um meðferð mála sem snerta sjóræningjaárásir á alþjóðlegum hafsvæðum og vopnuð rán gegn skipum í lögsögu ríkis. Þessir glæpir, sem skapa mikinn vanda í alþjóðasiglingum á vissum hafsvæðum, eru þó allt annars eðlis en þau vandamál sem hryðjuverkamenn skapa.

Þótt sjaldgæf séu eru það þau dæmi um árásir hryðjuverkamanna á skip sem til eru sem hafa haft mest áhrif á framgang siglingaverndar fram að þessu.

Árið 1985 gerðu palestínskir skæruliðar t.d. árás á skemmtiferðaskipið Achille Lauro á Miðjarðarhafi og tóku af lífi bandarískan mann úr hópi gíslanna. Þessi atburður varð upphafið að svokölluðum Rómarsáttmála 1988 þar sem aðildarríkin skuldbundu sig til að lögfesta refsingu við þess háttar árásum.

Skip geta orðið skotmörk hryðjuverkamanna. Hvaða skip sem er má nota sem vopn eða flytja með því gjöreyðingarvopn eða annan háskalegan farn sem hægt er að misnota ef öryggiseftirliti er ekki sinnt. Ógn gegn skipi getur stafað frá öðru skipi, laumufarþegum eða hryðjuverkamönnum sem ráðast um borð. Í augum hryðjuverkamanna eru farþegaskip væntanlega áhugaverðari skotmörk en flutningaskip vegna þess hversu mörg mannlíf eru í hættu verði farþegaskip sprengt eða notað sem vopn gegn hernaðarlegum eða borgaralegum skotmörkum.

Hryðjuverkamenn gætu þó einnig sýnt flutningaskipum tilræði eða nýtt sér farn þeirra til illvirkja, t.d. geislavirk efni eða eiturefni sem hryðjuverkamenn gætu notað til að ná fram markmiðum sínum með hræðilegum afleiðingum fyrir menn og umhverfi. Þá er hætta á því að hryðjuverkamenn noti sér almennar vöruflutningaleiðir til að smygla vopnum eða hættulegum varningi.

Í siglingum hafa ekki verið fyrir hendi neinar samræmdar alþjóðlegar verndarkröfur með sama hætti og gilt hefur um nokkurt skeið um alþjóðlegar

flugsamgöngur, en þar hafa í áratugi verið gerðar ýmsar kröfur um slíkt, t.d. áætlanir gegn árásum og vopnaleyti. Atburðurinn um borð í Achille Lauro varð þó til þess að International Chamber of Shipping setti saman áætlun um hvernig útgerðaraðilar farþegaskipa geta verið sig gegn slíku. Þessi áætlun er m.a. notuð af norrænum ferjuútgerðum.

1.3 Alþjóðlegt starf að málum siglingaverndar

Atburðirnir í New York og Washington 11. september 2001 urðu til þess að á 22. aðalfundi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, í nóvember 2001 komu fram harðorðar yfirlýsingar, um hversu illa siglingar og sjóflutningar væru verndaðir fyrir ógn hryðjuverkamanna, bæði frá aðalritara IMO og fulltrúum einstakra ríkja, ekki síst Bandaríkjanna. Yfirlýsingarnar urðu til þess að samþykkt var ályktun þar sem lögð var áhersla á þörf á aðgerðum til að koma í veg fyrir að nokkuð viðlíka geti komið fyrir í siglingum.

Á fundinum var ákveðið að skipa vinnuhóp og láta allar nefndir stofnunarinnar fjalla um hvað ætti að gera til verja sjófarendur á höfunum fyrir hryðjuverkum. Vinnuhópurinn kom oft saman 2002 m.a. við siglingaöryggisfund IMO í maí og desember. Vinnunni við siglingaverndina lauk með SOLAS ráðstefnu sem haldin var í London 9.–13. desember 2002.

1.4 SOLAS-ráðstefnan 2002

SOLAS-ráðstefna var haldin í aðalstöðvum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, í Lundúnum dagana 9.–13. desember 2002. Á ráðstefnunni var samþykktur fjöldi breytinga á SOLAS-samþykktinni. Helstu breytingarnar felast í því að nýjum kafla XI-2, er bætt við á eftir kafla XI-1 (áður kafla XI). Heiti kafla XI-1 er „Sérstakar ráðstafanir til að auka siglingaöryggi“ (e. SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY) en heiti þess nýja, þ.e. kafla XI-2 er „Sérstakar ráðstafanir til að auka siglingavernd“ (e. SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY). Á ráðstefnunni var einnig staðfestur nýr kóði, svokallaður Alþjóðakóði um skipa- og hafnavernd (e. International Ship and Port Facility Security Code, ISPS Code). Kóðinn skiptist í tvo hluta, A-hluta og B-hluta. Í A-hlutanum eru ákvæði um verndarráðstafanir sem eru skuldbindandi fyrir ríkisstjórnir, hafnaryfirvöld og skipafélög. B-hlutinn er einungis leiðbeinandi, en hann skiptist í sömu aðalkafla og A-hlutinn. Loks samþykkti ráðstefnan fjölda ályktana sem er ætlað að leggja frekari áherslu á ISPS-kóðann og breytingarnar í SOLAS-samþykktinni auk þess að koma á framfæri tillögum um frekari aðgerðir á vettvangi IMO á sviði siglingaverndar. Samþykktum SOLAS-ráðstefnunnar er lýst nánar í Viðauka A.

1.5 Stýrihópur samgönguráðuneytisins

Ísland er aðili að Alþjóðasiglingamálastofnuninni og vegna hinna nýju samþykktu um siglingavernd skipaði samgönguráðherra stýrihóp í maí 2003 sem hefur það hlutverk að:

- 1) Fara yfir og skilgreina þær kröfur sem gerðar eru í samþykktum um siglingavernd og ákvarða hverjum beri að fullnægja þeim.
- 2) Gera tillögur að nauðsynlegum laga- og reglugerðarbreytingum til að innleiða framangreindar alþjóðlegar kröfur.
- 3) Semja siglingaverndaráætlun fyrir Ísland.
- 4) Kanna fjárhagsleg áhrif innleiðingarinnar.

Í hópnum eru:

Thomas Möller, framkvæmdastjóri Thorarensen Lyfja, formaður,
Ari Guðmundsson, deildarstjóri hjá Siglingastofnun Íslands,
Dagmar Sigurðardóttir, lögfræðingur hjá Landhelgisgæslu Íslands,
Gísli Viggósson, forstöðumaður hjá Siglingastofnun Íslands,
Guðmundur Ómar Þráinsson, aðstoðaryfirlögregluþj. hjá
Ríkislögreglustjóranum,
Helga Jónsdóttir, hagfræðingur hjá fjármálaráðuneytinu,
Hörður Blöndal, hafnarstjóri Akureyrarhafnar,
Jón Þorvaldsson, forstöðumaður hjá Reykjavíkurborg,
Ólafur J. Briem, framkvæmdastjóri Sambands íslenskra kaupskipaútgerða,
Sigurður Skúli Bergsson, forstöðumaður hjá tollstjóranum í Reykjavík,
Stefán Eiríksson, skrifstofustjóri hjá dómsmálaráðuneytinu.

Sigurbergur Björnsson og Unnur Sverrisdóttir frá samgönguráðuneyti eru starfsmenn hópsins auk þess sem Már Sveinbjörnsson, framkvæmdastjóri Hafnarfjarðarhafnar, varamaður fulltrúa Hafnasambands sveitarfélaga, tók þátt í störfum hópsins. Þessi skýrsla ásamt fylgigögnum er afakstur af vinnu stýrihópsins en auk þess hefur verið haldin ráðstefna á hans vegum. Á ráðstefnunni voru nýju reglurnar kynntar fyrir hagsmunaaðilum.

1.6 Um áfangaskýrsluna

Sökum þess hve skammur tími er til ráðstöfunar fyrir innleiðingu siglingaverndarinnar ákvað stýrihópurinn að gefa út áfangaskýrslu sem inniheldur tillögur um hlutverk og ábyrgð aðila sem að siglingaverndinni koma. Áfangaskýrslan var gefin út í nóvember en skýrslan sem hér birtist er byggð á henni. Kaflinn um fjárhagslegar skuldbindingar er þó að mestu nýr.

1.7 Þátttaka hafna í siglingavernd er valkvæð

Unnið er að innleiðingu SOLAS-samþykktarinnar hjá flestum eða öllum aðildarþjóðum IMO, en ákvæði hennar taka gildi 1. júlí 2004. Það er háð ákvörðunum stjórnar hvernig hafnar hvort viðkomandi höfn undirgengst ákvæði SOLAS-samþykktarinnar og ISPS-kóðans um hafnavernd og gerist þannig aðili að hinu alþjóðlega öryggiskerfi sem siglingaverndin er. Óhætt er að fullyrða að eftir að það hefur tekið gildi muni hafnir utan þess eiga erfðara með að þjóna skipum sem falla undir ákvæði kóðans. Millilandasiglingar og hafnarstarfsemi þeim tengd er mikilvægur þáttur í efnahag Íslands. Þess vegna er það afar áriðandi að viðkomandi íslenskar hafnir og skip uppfylli reglurnar í tíma því að hætt er við að skipafélög hafni því að senda skip sín í aðrar hafnir en þær sem eru innan siglingaverndar eftir 1. júlí 2004.

1.8 Gildissvið ISPS-kóðans

ISPS-kóðinn byggist á kerfisbundinni greiningu og mati á ógnunum eða váatvikum, afleiðingum slíkra atburða, fyrirmælum um hvernig bregðast eigi við þeim og hvernig koma megi í veg fyrir þá. Umfang og eðli nauðsynlegra verndarráðstafana fer eftir áhættunni sem viðkomandi hafnarstarfsemi er talin standa frammi fyrir. Þetta þýðir að

í höfn, þar sem áhætta er metin lítil á hvers kyns voðaatburðum, þarf ekki að viðhafa eins víðtækar verndarráðstafanir og í höfn þar sem áhættan er metin mikil.

ISPS-kóðinn gildir um:

1. eftirfarandi skipagerðir sem stunda siglingar á alþjóðasiglingaleiðum:
 1. farþegaskip, þ.á m. háhraðafarþegaför;
 2. flutningaskip, þ.á m. háhraðaflutningaför 500 BT eða stærri; og
 3. færanlega borpalla; og
2. hafnaraðstöðu sem þjónar skipum sem stunda siglingar á alþjóðasiglingaleiðum.

Samkvæmt skilgreiningu á „hafnaraðstöðu“ í SOLAS-samþykktinni (reglu XI-2/1) er hafnaraðstaða svæði ákveðið af aðildarríki þar sem skip tengist höfn. Svæðið tekur m.a. til skipalægis, viðlegukanta og aðkomuleiða frá sjó, eins og við á. Reglur SOLAS og ISPS-kóðans taka ekki til íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skipa í innanlandssiglingum, né íslenskra flutningaskipa undir 500 BT í alþjóðasiglingum.

Gildissvið samþykktarinnar gagnvart skipum, eins og það er sett fram í samþykktum IMO, tekur til tveggja til þriggja skipa á íslenskri skipaskrá og um 40 hafnaraðstöðu sem þjóna skipum í millilandasiglingum. ESB hefur tekið samþykktir IMO inn í drög að reglugerð um siglingavernd og gengur hún lengra en ákvæði SOLAS-samþykktarinnar. Í drögunum er gerð krafa um að farið verði eftir tilteknum reglum samþykktarinnar (í B-hluta ISPS-kóðans) sem eru valkvæðar í SOLAS-samþykktinni. Auk þess stækkar gildissvið reglnanna og tekur til allra flutninga- og farþegaskipa á siglingaleiðum A innan lands, óháð því hvort þau eru í millilandasiglingum eða ekki. Siglingaleiðir innan lands á hafsvæðum A eru utan 20 sjómílna frá grunnlínu landgrunnsins. Engar íslenskar ferjur sigla á hafsvæði A og hafa reglugerðardrögin því ekki áhrif hér á landi að þessu leyti. Hins vegar hafa þau áhrif varðandi önnur atriði sem ganga frammar IMO-samþykktinni.

1.9 Farmvernd

Fram hefur komið aukin áhersla á eftirlit með farmi sem fer til útflutnings sem stafar ekki síst af hertum reglum Bandaríkjanna (Container Security Initiative) um gámainnflutning sem fjallað er nánar um í viðauka skýrslunnar. Fregnir berast einnig um aukna áherslu ESB á eftirlit með farmi skipa og eru frumvörp um þetta efni væntanleg frá bandalaginu.

Stýrihópurinn ákvað því að fjalla um hvaða stjórnvald skuli bera ábyrgð á eftirliti sem áskilið er að haft sé með vörum sem fluttar eru úr landi með skipum. Vegna þessa varð til hugtakið „farmvernd“ sem er víðtækara en kröfur SOLAS-samþykktarinnar um eftirlit með farmi skipa. Það fellur hins vegar ágætlega að íslenskri löggjöf sem felur tollayfirvöldum að hafa eftirlit með útflutningi og innflutningi. Að einhverju leyti er verið að flytja áherslur á tollaefirlit frá innflutningi til útflutningsins með farmverndinni.

Farmvernd miðar að því að flytja farm eftir vottaðri flutningaleið frá því að gengið er frá honum, t.d. frá því að vörur eru settar í gám, honum lokað í verksmiðju eða farmstöð, og þar til honum hefur verið komið fyrir á lokuðu svæði, haftasvæði, innan hafnarinnar fyrir útflutning. Gert er ráð fyrir að tollgæslan votti þann starfsmann sem lokar gámnum/farminum hjá framleiðanda vöru/sendanda og þá sem flytja hann. Aukið öryggi við lestun gáma og flutning þeirra til hafnar ætti að draga

úr þörf fyrir að kanna innihald gáma á hafnarsvæði og lækkar þannig kostnað við siglingaverndina. Miðað er við að farmverndin einskorðist ekki við gámaflutninga heldur nái þessi aðferð til fleiri farmtegunda svo sem útflutnings frá loðnuverksmiðjum. Reiknað er með að strangari reglur gildi um þann farm sem ekki er vottaður í farmverndinni. Vikið er nánar að þessu í kafla 2.1 síðar í skýrslunni þar sem fjallað er um ábyrgð tollstjóra.

2. SKIPULAG SIGLINGAVERNDAR OG HLUTVERK STOFNANA

Í þessum kafla er farið yfir skipulag siglingaverndar og hlutverk og ábyrgð þeirra stofnana sem ætlað er að koma að henni. Á mynd 2.1 hér á eftir er sett fram hverjir skuli bera ábyrgð á að skuldbindingar vegna siglingaverndar verði uppfylltar. Hún felur í sér að Siglingastofnun verði „tilnefnt stjórnvald“ (Designated Authority), Vaktstöð siglinga verði „tengiliður“ (Contact Point) og Ríkislögreglustjóri beri ábyrgð á mikilvægustu þáttum við ákvörðun vástigs. Í mynd 2-1. er einnig að finna nýtt hugtak „farmvernd“ eins og vikið er að í inngangi.

Tollalög leggja sömu ábyrgð á tollgæslustofnanir er varðar innflutning, útflutning og umflutning vöru og því eðlilegt að tollgæslan gegni lykilhlutverki við vernd farms. Stýrihópurinn leggur til að farmvernd verði tekin með í innleiðingu og framkvæmd siglingaverndar með formlegum hætti og verði hluti siglingaverndar.

Mynd 2.1 sýnir hvernig ábyrgð á siglingavernd er skipt á milli ráðuneyta og stofnana. Umfjölluninni er hins vegar skipt í tvennt. Í kafla 2.1 er fjallað um ábyrgð og hlutverk einstakra aðila við siglingavernd. Í kafla 2.2. er fjallað um ábyrgð og hlutverk við hækkað vástig.

Mynd 2.1 - Skipting ábyrgðar

Samgönguráðuneytið	Fjármálaráðuneytið	Dómsmálaráðuneytið
<p>Siglingastofnun (design. authority) <i>Búnaður íslenskra skipa:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Nýjar kröfur til búnaðar skipa vegna siglingaverndar• Gefa út ferilskrá skipa <p><i>Skipavernd, hafnarvernd</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Leiðbeiningar um kröfur sem þarf að uppfylla fyrir útgáfu verndaryfirlýsinga• Staðfesting áhættumats• Staðfesting verndaráætlana• Staðfesting verndarfulltrúa skipa, útgerða og hafna• Útg. verndaryfirlýsinga/siglingaverndarskírteina• Eftirlit með virkni verndaráætlana <p><i>Hafnarríkiseftirlit og skipaskoðun</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Staðfesta eftirlitsaðila• Skírteini til eftirlitsmanna• Siglingaverndareftirlit <p><i>Samskipti við aðila SOLAS-samþykktar</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Valkvæðar verndarráðstafanir• Samskipti við IMO. Tilkynning um tilnefnt stjórnvald, „designated authority“• Tilkynning til IMO um hafnir sem uppfylla kröfur. Tilkynning um tengilið <p>Vaktstöð siglinga (Tengiliður – contact point)</p> <ul style="list-style-type: none">• Aðstoð við skip við komu í lögsögu	<p>Tollstjórar <i>Farmvernd:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mat á áhættu• Áætlun um vernd farms• Viðurkenning farmverndarfulltrúa• Framkvæmd verndarráðstafana• Viðbrögð við váatviki• Eftirlit með vörum sem ráðgert er að flytja úr landi	<p>Ríkislögreglustjóri / Landhelgisgæslan</p> <ul style="list-style-type: none">• Móttaka tilkynninga um váatvik• Móttaka vákalla• Mat á upplýsingum um váatvik• Ákvörðun vástigs• Móttaka tilkynningar um hækkað vástig frá erlendu ríki• Tilkynna vástig 2, 3 í skipum fánaríkis• Framkvæmd aðgerðaráætlana• Löggæsla og eftirlit á sjó
<p>Hafnir</p> <ul style="list-style-type: none">• Mat á áhættu• Verndaráætlun hafnar• Tilnefna verndarfulltrúa• Framkvæmd verndarráðstafana• Viðbrögð við váatviki		
<p>Skipafélög</p> <ul style="list-style-type: none">• Mat á áhættu• Áætlun um vernd skips• Tilnefna verndarfulltrúa fyrir skip og fyrir útgerð• Framkvæmd verndarráðstafana• Viðbrögð við váatviki		

2.1 Hlutverk og ábyrgð við siglingavernd

Siglingastofnun

Ábyrgð Siglingastofnunar sem stjórnvalds vegna siglingaverndar má í megindráttum skipta í tvennt:

- a) Gegna hlutverki fánaríkis skips þar sem stofnunin annast framkvæmd laga og reglugerða er gilda um skip sem eru skráð á íslenska skipaskrá svo og íslenskar kaupskipaútgerðir sem gera út skip skráð á íslenska skipaskrá.
- b) Koma fram sem aðili að SOLAS-samþykktinni þar sem stofnunin annast framkvæmd laga og reglugerða er gilda um íslenskar hafnir, eftirlit með erlendum skipum í íslenskum höfnum og samskipti við aðra aðila að SOLAS-samþykktinni (aðallega siglingamálayfirvöld erlendra ríkja) og Alþjóðasiglingamálastofnunina, IMO.

Íslensk skip (smíði og búnaður skipa)

Siglingastofnun Íslands ber að annast eftirlit með atriðum er varða smíði og búnað skipa og tengjast siglingavernd. Gerð er krafa um þau atriði í kafla V, XI-1 og XI-2 í SOLAS-samþykktinni. Þetta á einkum við um AIS-búnað (Automatic Identification System) samkvæmt reglu V/19, IMO-skipaskrárnúmer samkvæmt reglu XI-1/3, ferilskrá fyrir íslensk skip samkvæmt reglu XI-1/5 og búnað til útsendingar á vákalli frá skipi samkvæmt reglu XI-2/6.

Íslensk skip og kaupskipaútgerðir, sem gera út skip á íslenskri skipaskrá (ráðstafanir vegna skipaverndar)

Um verndarráðstafanir íslenskra skipa og kaupskipaútgerðir sem gera út skip skráð á íslenska skipaskrá, gilda einkum ákvæði 7.-13. kafla A-hluta ISPS-kóðans. Siglingastofnun ber að annast yfirferð og samþykki áhættumats vegna skipaverndar og yfirferð og samþykki verndaráætlunar skips. Stofnunin skal einnig samþykkja verndarfulltrúa viðkomandi kaupskipaútgerðar og skipa. Stofnuninni ber einnig að annast eftirlit og skirteinisútgáfu svo sem kveðið er á um 19. kafla A-hluta ISPS-kóðans.

Íslenskar hafnir (ráðstafanir vegna hafnaverndar)

Um verndarráðstafanir hafna gilda einkum ákvæði 14.-18. kafla A-hluta ISPS-kóðans. Siglingastofnun ber að setja markmið og leiðbeiningar fyrir hafnir vegna gerðar áhættumats og verndaráætlunar. Siglingastofnun ber jafnframt að annast yfirferð og samþykki áhættumats vegna hafnaverndar og að annast yfirferð og samþykki verndaráætlana hafna. Verndarfulltrúar hafna skulu einnig hljóta samþykki Siglingastofnunar samkvæmt skilyrðum sem hún setur. Loks ber stofnuninni að stuðla að og taka þátt í menntun, þjálfun og æfingum o.fl. er varðar hafnavernd.

Erlend skip í íslenskum höfnum

Um eftirlit með verndarráðstöfunum um borð í erlendum skipum í íslenskum höfnum gilda einkum ákvæði reglu XI-2/9 í SOLAS-samþykktinni. Siglingastofnun ber að annast hafnarrikiseftirlit með þáttum er varða siglingavernd.

Samskipti við aðra aðila að SOLAS-samþykktinni

Samskipti við aðra aðila að SOLAS-samþykktinni, sem eru einkum siglingamálayfirvöld erlendra ríkja, geta verið með ýmsu móti. Þegar slík samskipti varða siglingavernd í íslensku skipi sem er á leið til, frá eða er stöð í erlendri höfn eða lögsögu, eða siglingavernd í íslenskri höfn sem erlent skip er á leið til, frá eða er stöð í, eða í íslenskri lögsögu, ber Siglingastofnun að annast fyrir hönd Íslands þau atriði sem falla undir SOLAS-samþykktina. Þegar gerðir eru samningar við önnur ríki um valkvæðar verndarráðstafanir samkvæmt reglu XI-2/11 í SOLAS-samþykktinni ber Siglingastofnun að annast slíka samningagerð fyrir hönd íslenska ríkisins og að hafa eftirlit með slíkum samningum.

Samskipti við Alþjóðasiglingamálastofnunina, IMO

Siglingastofnun ber að senda til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, þær upplýsingar sem kveðið er á um í reglu XI-2/13 í SOLAS-samþykktinni og að uppfæra slíkar upplýsingar þegar breytingar eru gerðar. Þetta á m.a. við um eftirfarandi atriði:

- Upplýsingar um að Siglingastofnun Íslands sé það íslenska stjórnvald (Designated Authority) sem beri ábyrgð á siglingavernd íslenskra skipa og hafna.
- Upplýsingar um íslenskar hafnir sem hafa samþykktar verndaráætlanir og eru fullgildir aðilar að siglingavernd.
- Upplýsingar um að Vaktstöð siglinga sé sá tengiliður sem beri að taka á móti vákalli frá skipi (regla 13.1.3) sem skilað er til Ríkislögreglustjóra/Landhelgisgæslunnar.
- Upplýsingar um að Siglingastofnun Íslands sé það íslenska stjórnvald sem annast hafnarríkiseftirlit sem beri að snúa sér til um atriði varðandi siglingavernd (regla 13.1.4).
- Upplýsingar um að Siglingastofnun Íslands/Vaktstöð siglinga sé það íslenska stjórnvald (Contact Point) sem hægt er að snúa sér til vegna atriða er varða siglingavernd í tengslum við skip (ISPS: 4.20).

Siglingastofnun ber, eigi síðar en 1. júlí 2004, að senda til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, upplýsingar um þær viðurkenndu stofnanir á sviði siglingaverndar sem hún hefur veitt umboð til að annast þætti sem varða siglingavernd fyrir hönd stjórnvalda.

Siglingastofnun ber, eigi síðar en 1. júlí 2004, að senda til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, lista yfir hafnir sem hafa samþykktar verndaráætlun ásamt upplýsingum um þau svæði sem slíkar áætlanir gilda fyrir og dagsetningar þegar áætlanirnar voru samþykktar. Jafnframt ber stofnuninni að upplýsa IMO um breytingar sem gerðar eru á listanum yfir hafnir og breytingar sem gerðar eru á svæðum sem verndaráætlun hafnar gildir fyrir. Loks ber að tilkynna um það þegar samþykki er dregið til baka á verndaráætlun hafnar sem er skráð á framangreindan lista yfir hafnir.

Siglingastofnun ber, á fimm ára fresti eftir 1. júlí 2004, að senda til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, endurskoðaðan og uppfærðan lista yfir hafnir sem hafa samþykktar verndaráætlun ásamt upplýsingum um þau svæði sem

slíkar áætlanir gilda fyrir og dagsetningar þegar áætlanirnar voru samþykktar. Þessi uppfærði listi kemur í staðinn fyrir allar upplýsingar um hafnir sem sendar voru til IMO á næsta fimm ára tímabili á undan.

Þegar íslensk löggjöf kveður á um að beita megi valkvæðum verndarráðstöfunum samkvæmt reglu XI-2/11 í SOLAS-samþykktinni á afmörkuðum siglingaleiðum ber Siglingastofnun að tilkynna Alþjóðasiglingamálastofnuninni, IMO, um milliríkjasamninga um slíkar ráðstafanir og að hafa eftirlit með þeim í íslenskum skipum, í íslenskum höfnum og í erlendum skipum sem samningarnir ná til. Jafnframt ber stofnuninni að upplýsa, IMO, um breytingar sem gerðar eru á slíkum samningum og þegar þeir falla úr gildi.

Þegar Siglingastofnun heimilar að jafngildum verndarráðstöfunum samkvæmt reglu XI-2/12 í SOLAS-samþykktinni sé beitt fyrir einstakt íslenskt skip eða einstaka íslenska höfn ber Siglingastofnun að tilkynna Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO um það og að hafa eftirlit með slíkum ráðstöfunum.

Landhelgisgæslan

Löggæsla

Landhelgisgæslan hefur með höndum almenna löggæslu á hafinu umhverfis Ísland, jafnt innan sem utan landhelgi. Innleiðing siglingaverndar sbr. mynd 2.1. tekur mið af þessari ábyrgð Landhelgisgæslunnar en ekki er gert ráð fyrir viðbótarskyldum við hana. Hins vegar er miðað við að Landhelgisgæslan geti starfað eftir viðbragðsáætlun og að hlutverk og boðleiðir séu skýrar, sbr. mynd 2.2, ef ógn steðjar að.

Eftirlit

Megineftirlit Landhelgisgæslunnar á hafi úti snýr að veiðiskipum, bæði íslenskum og erlendum, en þau falla utan gildissviðs siglingaverndar. Samningur er í gildi á milli Landhelgisgæslu og Siglingastofnunar um eftirlit og skyndiskoðanir á sjó auk þess sem stofnanirnar hafa samvinnu um ýmis önnur verkefni.

Hlutverk Landhelgisgæslu við váatvik

Landhelgisgæslan býr yfir ýmis konar sérþekkingu og búnaði sem þarf að vera fyrir hendi við framkvæmd siglingaverndar. Dæmi um þetta er tækjabúnaður, s.s. þyrlla og skip og ýmis konar þjálfun og þekking s.s. á sprengiefni.

Gert er ráð fyrir að Ríkislögreglustjóri leiti til Landhelgisgæslunnar í þeim tilvikum þegar váatvik kemur upp í skipi á siglingu utan hafnarmarka. Í framhaldi af því framkvæmir Landhelgisgæslan nauðsynlegar ráðstafanir í samráði við skipstjóra skips þess er um ræðir, útgerðaraðila þess, siglingayfirvöld fánaríkis skipsins og Ríkislögreglustjóra eftir atvikum. Landhelgisgæsla þarf að hafa heimild til að leita á einstaklingum og um borð í skipi í samræmi við ákvæði alþjóðlegra samþykpta. Sé um alvarleg váatvik að ræða svo sem vopnaða afbrotamenn, gíslatöku eða hryðjuverk, kemur sérsveit ríkislögreglustjórans að viðbrögðum við ógn eða váatviki á sjó

Ríkislögreglustjóri

Embætti Ríkislögreglustjóra hefur með höndum ábyrgð á eftirfarandi þáttum siglingaverndar:

- a) er umsagnaraðili um áhættumat og verndaráætlun

- b) sér um bakgrunnsskoðun einstaklinga.
- c) ber ábyrgð á ákvörðun vástigs, þ.e. hækkun eða lækkun sem vikið er að í kafla 2.2 hér á eftir.
- d) tekur við tilkynningum um og metur váatvik og viðeigandi ráðstafanir gagnvart slíkum tilkynningum
- e) mælir fyrir um og ber ábyrgð á þeim sérstöku ráðstöfunum sem íslenskum stjórnvöldum er skylt að grípa til við yfirvofandi ógnun á vástigi 2 og 3.

Hlutverk við gerð áhættumats

Ríkislögreglustjóri býr yfir ýmis konar sérþekkingu sem nauðsynleg er við undirbúning og framkvæmd siglingaverndar. Hann aðstoðar við gerð áhættumats og verndaráætlaða fyrir hafnir, t.d. með því að leggja mat á þær ógnanir sem einstakar hafnir búa við. Einnig hefur Ríkislögreglustjóri aðgang að ýmis konar upplýsingum sem gætu verið gagnlegar við framkvæmd siglingaverndar. Þegar váatvik koma upp, skulu þau tilkynnt til Ríkislögreglustjóra auk þess sem viðbragðsáætlun samkvæmt verndaráætlun hafnar er hrint í framkvæmd. Í áætluninni skal koma fram við hvaða aðstæður kalla skuli til lögreglu.

Við eftirlit og skoðanir

Samkvæmt núgildandi lögum ber Ríkislögreglustjóri ábyrgð á eftirliti með vegabréfum farþega eða skipverja við komu skipa erlendis frá þegar þeir fara frá borði og út fyrir hafnarvæðið. Landhelgisgæslan tilkynnir Ríkislögreglustjóra um skipakomur ásamt upplýsingum um áhöfn og farþega. Ríkislögreglustjóri fer yfir þessa lista og sendir yfirfarna lista ásamt athugasemdum, ef einhverjar eru, til viðkomandi lögregluembætta, sem koma á staðinn ef ástæða er til. Hins vegar afgreiðir tollgæslan skipin við komu í höfn og gefur m.a. út samskiptaleyfi fyrir skipið.

Gert er ráð fyrir að Ríkislögreglustjóri gegni ýmis konar eftirlits- og skoðanahlutverki við framkvæmd siglingaverndar, sérstaklega að því er lýtur að höfnum. Það er fyrst og fremst Ríkislögreglustjóri sem hefur þekkingu og upplýsingar um ógnir, bæði almennar og gegn ákveðnum þáttum. Aðkoma lögreglunnar yrði bundin við öll vástig en þó sérstaklega vástig 2 og 3 auk sérstakra tilfella, s.s. við afgreiðslu skemmtiferðaskipa. Þá er ætlað að Ríkislögreglustjóri komi við sögu við æfingar og prófun á verndaráætlunum.

Við leit á einstaklingum og í vöru

Miðað er við að lögreglan, ásamt tollgæslu, komi að hafnaverndinni með þeim hætti sem gert er ráð fyrir í verndaráætlun hafnarinnar og viðbragðsáætlunum.

Samanburður og samstarf við Norðurlönd

Ríkislögreglustjórinn hefur verið í sambandi við lögreglu í Svíþjóð og Danmörku vegna aðkomu lögreglunnar í þessum löndum að undirbúningi að lögleiðingu reglna um siglingavernd. Skipulag lögreglunnar í þessum löndum er nokkuð líkt skipulagi lögreglunnar á Íslandi. Því hefur verið höfð hliðsjón af upplýsingum sem Ríkislögreglustjóranum hafa borist frá þessum löndum.

Nauðsynlegt er að fara yfir hvaða þjálfun lögreglan þarf til þess að sinna siglingavernd og taka upp við endurmenntun lögreglumanna.

Tollgæslan

Í viðauka A er gerð ítarleg grein fyrir hlutverki tollstjóra við innflutning og útflutning frá Íslandi. Þar kemur m.a. fram að samkvæmt lögum hafa tollstjórar sömu heimildir til eftirlits og leitar hvað varðar vörur í útflutningi og innflutningi. Hins vegar hefur eftirlit með útflutningi verið mjög lítið þar sem áhersla tollyfirvalda hefur fyrst og fremst legið í að hafa eftirlit með innfluttum vörum vegna gjaldskyldu við komu til landsins og til þess að verjast ólöglegum innflutningi. Með siglingavernd koma fram kröfur um nýjar áherslur á eftirlit með útflutningi í stað eftirlits með innflutningi.

Í viðauka A er gerð grein fyrir nýjum kröfum sem Bandaríkjamenn gera til innflutnings og kallast þetta verkefni Bandaríkjamanna CSI (Container Security Initiative). Íslensk stjórnvöld hafa haft áhyggjur af því að þessar auknu öryggiskröfur kynnu að hafa áhrif á útflutning og umflutning frá Íslandi.

Það, að Ísland er eyja og á ekki landamæri við önnur lönd, fámenni og aðrar aðstæður, leyfir betra eftirlit hér á landi en víðast erlendis með farmi sem á uppruna hér á landi. Þetta leyfir að setja upp svipað kerfi og viðhaft er við siglingavernd til þess að loka flutningakeðjunni og færa eftirlit með farmi og lokuðum einingum að lestunarstað. Miðað er við að þetta auki öryggi farms skipa, minnki þörf fyrir skoðun gáma í útskipunarhöfn og lækki þannig kostnað við eftirlit með farmi. Hér er sett fram hugmynd um að tollayfirvöld beri ábyrgð á framkvæmd siglingaverndar er varðar farmvernd. Eftirfarandi ástæður, aðrar en er varða landfræðilegar aðstæður, liggja að baki slíkri tillögu:

- Samkvæmt tollalögum er hlutverk tollstjóra að hafa eftirlit á landamærum með innflutningi, umflutningi og útflutningi á vörum til og frá landinu og ferðum og flutningi fara til og frá landinu.
- Tollgæslan hefur samkvæmt lögum nauðsynlegar heimildir til þess að fylgjast með vörum í útflutningi.
- Tollgæslan býr yfir allri nauðsynlegri þekkingu sem þarf til að gera árangursríka könnun á farmi og viðbrögðum sem skal viðhafa ef leit leiðir eitthvað í ljós.
- Hagkvæmt og eðlilegt er að tollgæslan og hafnir forðist tvítekningu og finni hagkvæmustu leið til þess að uppfylla kröfur siglingaverndar um öryggi farms.
- Flutningsaðilar hafa byggt upp flutningakeðju sem miðar við flutning vöru frá dyrum til dyra (rakleitt frá sendanda til móttakanda). Einnig nota helstu útflytjendur öflug gæðakerfi. Allt bendir til þess að auðvelt sé að loka flutningakeðjunni frá framleiðanda til viðtakanda með markvissu verklagi og athugunum.
- Bandarísk stjórnvöld hafa haft frumkvæði að því að krefjast aðgerða til þess að tryggja öryggi innflutnings til Bandaríkjanna. Samskipti hafa verið á milli tollyfirvalda viðkomandi landa. Vegna þessa trúnaðarsambands við bandarísk yfirvöld er eðlilegt að fela tollgæslunni framkvæmd farmverndar.
- Takist vel til að koma upp lokaðri flutningakeðju getur það vegið þungt í viðræðum við bandarísk yfirvöld um óheftan útflutning til Bandaríkjanna.

Gert er ráð fyrir að flæði vöru til útflutnings fari eftir reglum sem tollyfirvöld setja og höfð verði hliðsjón af sömu aðferð við hafnavernd og skipavernd og kölluð farmvernd. Í mynd 2-1 sem sýnir ábyrgð og verkaskiptingu tollstjóra er gert ráð fyrir þessarri aðferðafræði við uppbyggingu, innleiðingu og framkvæmd farmverndar. Þó þarf að taka mið af aðstæðum í hverju tollumdæmi og útflutningshöfn.

Nú er unnið að heildarendurskoðun á tollalögum. Ljóst er að í gildandi lögum eru til staðar ríkar heimildir til skoðunar á öllum varningi í inn-, út- og umflutningi. Hins vegar þarf að taka til sérstakrar skoðunar hvort setja þurfi ákvæði í tollalögin um aðkomu tollyfirvalda að siglinga- og hafnarvernd í ljósi nýrra reglna og breytinga sem eru að verða á því sviði. Lagt er til að fjármálaráðuneytið skipi starfshóp til þess að vinna að uppbyggingu og innleiðingu farmverndar í landinu í samstarfi við viðkomandi hagsmunaaðila.

Við gerð áhættumats

Tollyfirvöld búa yfir ýmis konar sérþekkingu sem nauðsynleg er við undirbúning og framkvæmd siglingaverndar. Þau aðstoða við gerð áhættumats og verndaráætlana fyrir hafnir, t.d. með því að leggja mat á þær ógnanir sem geta stafað af farmi og hvernig beri að vernda hann. Þegar váatvik koma upp skulu þau tilkynnt til staðarlögreglu eða Ríkislögreglustjóra auk þess sem viðbragðsáætlun samkvæmt verndaráætlun hafnar er hrint í framkvæmd. Í áætluninni skal koma fram við hvaða aðstæður gera skuli tollyfirvöldum aðvart.

Við leit á einstaklingum og í vöru

Tillaga er gerð um að tollgæslan beri að mestu ábyrgð á leit á einstaklingum og í vöru á leið inn á hafnarsvæði. Með tilliti til hefðbundinna starfa tollgæslunnar og þess starfs- og lagaumhverfis sem við búum við þykir skynsamlegra að leit í farmi verði á forræði tollgæslunnar frekar en lögreglu. Samkvæmt tollalögum, nr. 55/1987, með síðari breytingum, hefur tollgæslan auk, heimildar til leitar í varningi, skipum, bifreiðum og húsum, heimild til leitar á mönnum. Hún hefur með höndum daglega starfsemi á hafnarsvæðum sem reglur hafnarverndar munu taka til. Þá ber þess að geta að tollgæslan í Reykjavík hefur yfir að ráða röntgenbúnaði til gegnumlýsingar á varningi. Búnaðurinn er staðsettur í sérhannaðri bifreið og er því hreyfanlegur. Með slíkum búnaði má m.a. greina vopn og annan hættulegan varning og hafa starfsmenn tollgæslunnar fengið sérstaka þjálfun í notkun búnaðarins.

Hafnaryfirvöld geta neitað um aðgang að yferráðasvæði sínu eða sett skilyrði fyrir honum. Þannig geta þau gert kröfu um leit á þeim sem óska eftir aðgangi að yferráðasvæði hafnarinnar og einnig vöru sem flutt er á yferráðasvæðið. Engu síður er gert ráð fyrir að leit í gámum og í öllum farmi sem er á hafnarsvæðum verði á ábyrgð tollgæslu. Hvað varðar leit á hafnarsvæðum sjálfum og í mannvirkjum á þeim getur slík leit verið hvort sem er á ábyrgð hafnaryfirvalda, lögreglu eða tollgæslu. Það sem kann að mæla með því að tollgæslan hafi með höndum leit á hafnarsvæðum er að tollverðir þekkja til aðstæðna á hafnarsvæðum enda daglegur starfsvettvangur fjölda tollvarða. Við vástig 2 eða 3 er a.m.k. í Reykjavík unnt að kalla til fjölda tollvarða með mjög stuttum fyrirvara til sérstakra aðgerða á viðkomandi hafnarsvæði.

Búast má við að þörf aukist fyrir meiri ráðstafanir og ýtarlegra eftirlit við vástig 2 og 3 eða váatvik sem hafnir geti brugðist við að mestu með lokun svæða eða takmörkun á aðgangi. Miðað er við að verndaráætlun hafnar skilgreini nánar aðkomu og hlutverk tollvarða að leit.

Hafnir

Eins og sýnt er á mynd 2-1 er gert ráð fyrir að hafnir axli ábyrgð við framkvæmd hafnaverndar, þ.e.a.s. þær hafnir sem kjósa að þjóna millilandaskipum og uppfylla settar kröfur. Búast má við að töluverðan undirbúning og tíma þurfi til þess að gera höfnum þetta kleift. Hafnir þurfa að meta áhættu og útbúa áætlun um verndarráðstafanir. Þá skulu þær tilnefna verndarfulltrúa. Ljóst er að hafnirnar búa ekki yfir allri þekkingu sem þarf til verksins. Gerð er tillaga um að lögreglu og tollayfirvöldum verði skylt að koma að tilteknum þáttum hafnaverndar. Sömuleiðis er gert ráð fyrir að hafnir beri ábyrgð á að þjónustu- og rekstraraðilar á skilgreindu hafnarsvæði uppfylli kröfur hafnaverndar þar sem það á við. Það þýðir að þó svo að ábyrgðin hvíli á höfnunum munu þær að öllum líkindum þurfa að framselja hluta af framkvæmdinni til leigjenda sinna. Höfnin þarf því að skilgreina kröfur sem leigjendur þurfa að uppfylla og sinna ákveðnu eftirlits- og umsjónarhlutverki gagnvart þeim.

Útgerðaraðilar og áhafnir skipa

Mynd 2-1 sýnir ábyrgð útgerðaraðila og skipstjórnarmanna við siglingavernd. Örfá skip á íslenskri skipaskrá þurfa að uppfylla kröfur um siglingavernd. Þessi skip eru undir eftirliti flokkunarfélaga og fellur siglingaverndin vel að gæðakerfum sem flokkunarfélögin gera kröfu um. Siglingastofnun mun veita tilfallandi aðstoð við gerð verndaráætlana, staðfesta verndarfulltrúa og gefa út siglingaverndarskírteini að uppfylltum settum kröfum.

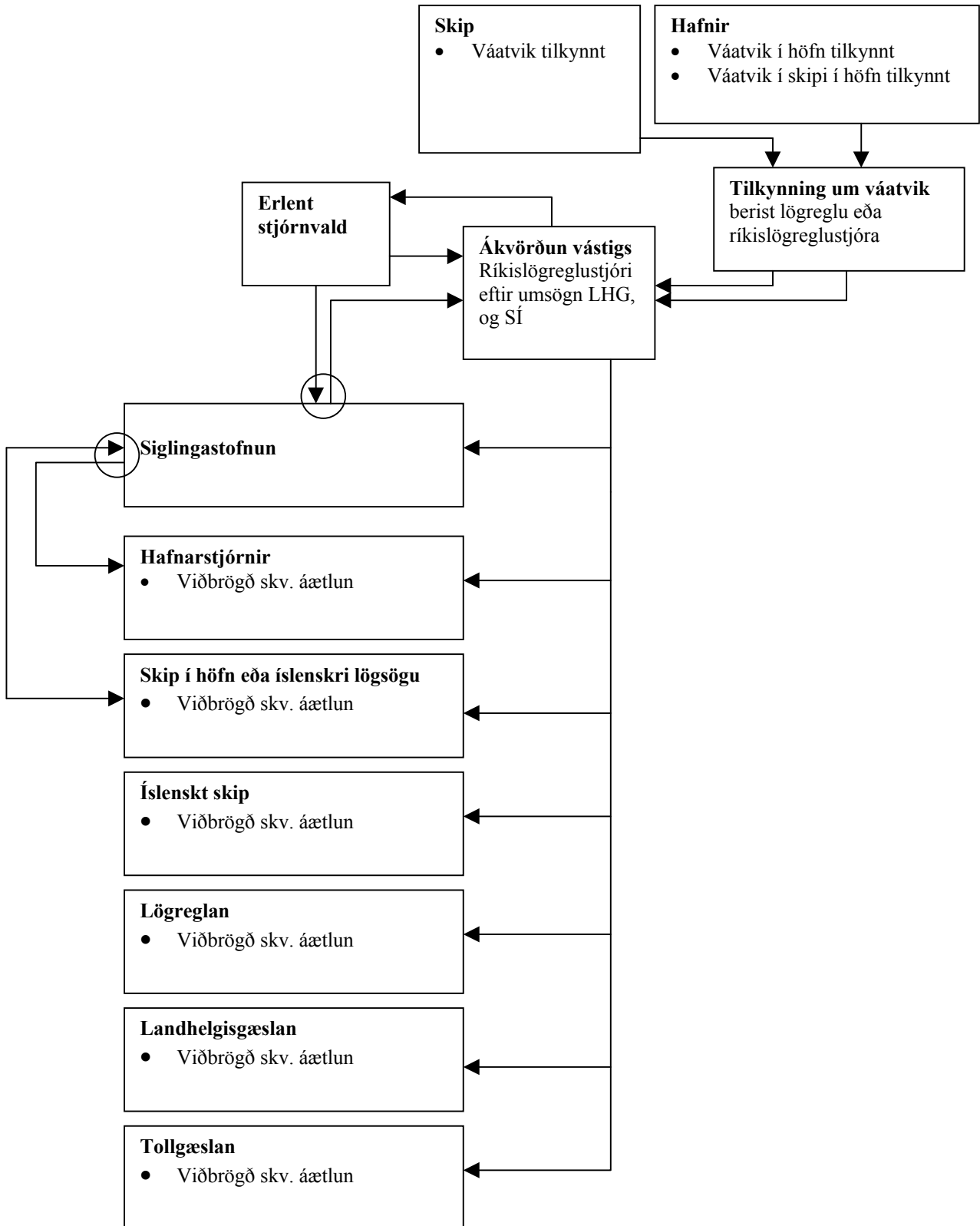
2.2 Hækkun vástigs

Mynd 2.2 sýnir tillögu um samskipti og hlutverk við ákvörðun vástigs. Hér á eftir er sett fram tillaga um hlutverk viðkomandi aðila við hækkað vástig.

Siglingastofnun

Um váköll skipa gilda ákvæði reglu XI-2/6 í SOLAS-samþykktinni. Gert er ráð fyrir að Vaktstöð siglinga taki á móti váköllum og komi áleiðis til Ríkislögreglustjóra.

Mynd 2.2 Váatvik og miðlun upplýsinga



Ríkislögreglustjóri

Að fengnu álitum Siglingastofnunar og Landhelgisgæslunnar ákveður Ríkislögreglustjórinn (RLS) hvaða vástig gildir um skip eða höfn.

Ríkislögreglustjórinn á í bráðatilvikum að taka ákvörðun án þess að hafa fengið álit Siglingastofnunar og Landhelgisgæslunnar. Einnig geta komið upp tilvik um váatvik þar sem brugðist er umsvifalaust við í höfn eða skipi og aðgerðum verndaráætlunar hrint í framkvæmd, án þess að yfirlýsing eða tilkynning liggi fyrir um hækkun vástigs. Við eðlilegt ástand, vástig 1, þarf ekki að taka neinar ákvarðanir um aðgerðir.

Þegar hæsta vástig er í gildi getur RLS ákveðið að skip eða höfn grípi til frekari aðgerða umfram það sem stendur í verndaráætlun viðkomandi skips eða hafnar.

Skip eða höfn skal þegar í stað grípa til þeirra aðgerða sem á að grípa til samkvæmt verndaráætlun vegna viðkomandi vástigs. Þegar hæsta vástig er í gildi skal einnig grípa til annarra aðgerða sem RLS ákveður.

Ríkisstjórnin eða RLS getur gefið út frekari tilskipanir um vástig.

Ríkislögreglustjóri setur verklagsreglur um viðbrögð lögreglu við hækkun vástigi varðandi siglingavernd. Setning verklagsreglna, kynningu og þjálfun viðkomandi lögreglumanna þarf að vera lokið fyrir 1. júní 2004.

Landhelgisgæslan

Landhelgisgæslan gæti gegnt veigamiklu hlutverki við hækkun vástigs. Það fer þó mikið eftir því hvort vá steðjar að frá sjó, höfn eða landi. Landhelgisgæslan þarf að geta brugðist við vá, váatviki eða vákalli frá sjó annað hvort með beinum aðgerðum eða hertu eftirliti eftir eðli ógnarinnar.

Tollgæslan

Tollgæslan þarf að bregðast við hækkun vástigs með sérstökum aðgerðum, allt eftir eðli máls og þeirri verndaráætlun sem gildir hverju sinni.

Hafnir, útgerðaraðilar og áhafnir skipa

Verndaráætlanir hafna og skipa segja til um þær aðgerðir sem grípa þarf til við aðsteðjandi vá. Þar að auki geta yfirvöld krafist sérstakra aðgerða ef aðsteðjandi ógn gefur tilefni til þess.

3. ÁÆTLUN UM INNLEIÐINGU

Verkáætlunin hér á eftir sýnir helstu tímasetningar fyrir þá aðila sem koma að innleiðingu siglingaverndar hér á landi. Við útfærsluna er fylgt leiðbeiningum SOLAS-samningsins og viðauka hans um ISPS-kóðann. Hér er fyrst og fremst fjallað um innleiðingu málsins en þegar henni er lokið snýst vinnan aðallega um að halda kerfi siglingaverndar við og fylgjast með virkni þess. M.a. er gerð krafa um að æfingar verði haldnar reglulega

Það fer ekki leynt að tímasetningarnar eru mjög knappar og vel þarf að halda á málum ef takast á að uppfylla kröfur um siglingavernd fyrir 1. júlí 2004. T.d. er brýnt að vekja athygli skipulagsyfirvalda sveitarfélaga á hversu knappur tímaramminn er og á nauðsyn þess að ráðstafanir vegna siglingaverndar fái forgang í afgreiðslu þeirra. Vakin er athygli á því að siglingaverndin fellur undir öryggismál og að því er eðlilegt að sjónarmið hennar vegi þyngra en önnur þegar kemur að skipulagsmálum. Afleiðingarnar af seinkunum eru að kröfur um siglingavernd verða ekki uppfylltar og skip hætti við að koma í höfn af þeim sökum.

Ljóst er að fjöldamargir aðilar, einkaaðilar og opinberir aðilar, koma að siglingavernd á einn eða annan hátt. Gerður er greinarmunur á ábyrgð og framkvæmd. Sá aðili sem ber ábyrgð á tilteknum verkþætti getur í mörgum tilfellum leitað til annarra aðila við að skipuleggja hann og sjá um rekstur og framkvæmd verkþáttarins. Skýrasta dæmið um þetta er t.d. verndaráætlun hafnar. Höfn ber ábyrgð á gerð og framkvæmd verndaráætlunar sinnar. Nokkuð ljóst er að hún þarf að leita aðstoðar hjá öðrum aðilum við að útfæra ýmis atriði verndaráætlunarinnar, s.s. er varðar vopn, meðferð trúnaðarupplýsinga og mat á váatvikum. Þá er þekking á sprengiefnum nauðsynleg við gerð verndaráætlunar en bæði Ríkislögreglustjóri og Landhelgisgæslan búa yfir slíkri þekkingu. Einnig þarf hún að hafa samstarf við tollayfirvöld um verklag er varðar farmvernd. Þá gæti höfn þurft að framselja framkvæmd tiltekinna þátta í verndaráætlun til rekstraraðila á hafnarsvæðinu. Eftir sem áður bera hafnir ábyrgð gagnvart stjórnvöldum á framkvæmd hafnarverndar fyrir hönd rekstraraðila á hafnarsvæði.

Gert er ráð fyrir að Ríkislögreglustjóri beri ábyrgð á ákvörðun vástigs. Í mynd 2-2., sem og í kafla 2, er gert ráð fyrir að Ríkislögreglustjóri taki ákvörðun um vástig og beri ábyrgð á þeirri ákvörðun og hvernig upplýsingum um hana er dreift. Gert er ráð fyrir að ríkislögreglustjóri setji reglur í samráði við samstarfsaðila sína um dreifingu slíkra upplýsinga og meðferð þeirra t.d. með tilliti til trúnaðar. Ekki er gert ráð fyrir að ríkislögreglustjóri sé bundinn af því að gera ráðstafanir til þess að dreifa upplýsingunum sjálfur, heldur leiti til fyrirliggjandi stofnana, s.s. Landhelgisgæslunnar, Vaktstöðvar siglinga, Neyðarlínunnar og annarra er málið varðar.

3.1 Samgönguráðuneytið

Gert er ráð fyrir að samgönguráðuneytið vinni að innleiðingu IMO-samþykktarinnar í íslensk lög auk reglugerðar ESB þegar hún liggur fyrir og reglugerðar um búnað skipa. Fjallað er nánar um þessa vinnu í 5. kafla. Samgönguráðherra lagði fram

frumvarp til laga um siglingavernd fyrir ríkisstjórn sem afgreiddi það í janúar. Þá er gert ráð fyrir að samgönguráðuneytið tilkynni um eftirtalda aðila til IMO:

- Íslenskt stjórnvald sem ber ábyrgð á siglingavernd (Siglingastofnun Íslands).
- Tengilið sem tekur á móti vákalli frá skipi (Ríkislögreglustjóri/Landhelgisgæslan).
- Íslenskt stjórnvald sem annast hafnarríkiseftirlit (Siglingastofnun Íslands).
- Tengilið (contact point) fyrir leiðbeiningar til skipa um siglingavernd (Vaktstöð siglinga).

3.2 Siglingastofnun Íslands

Siglingastofnun í samráði við samgönguráðuneytið hóf undirbúning að siglingavernd strax í sumar. Þegar hefur stofnunin sent dreifibréf á hafnir, gefið út leiðbeinandi handbók fyrir hafnir og haldið nokkra kynningarfundir og þriggja daga námskeið fyrir verndarfulltrúa. Þá hafa á hennar vegum verið gerðar áætlanir um siglingavernd, unnið að útfærslu siglingaverndar í höfnum og undirbúin námskeið.

Í töflunni hér að neðan má sjá tímaáætlun Siglingastofnunar Íslands um innleiðingu hafnaverndar. Tímaáætlun er mjög knöpp þannig að vel þarf að halda á spilunum ef takast má að halda hana. Viðbúið er að Siglingastofnun þurfi að forgangsraða verkefnum við innleiðinguna og óvíst hvort hægt verði að viðurkenna allar hafnir er óska eftir því innan setts tímaramma.

ID	Task Name	4th Quarter				1st Quarter			2nd Quarter		
		Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
1	Tímaáætlun SÍ um innleiðingu hafnaverndar										
2	Hafnir tilkynna um hafnarvernd		■ 1.11								
3	Tilkynning um verndarfulltrúa.		■ 7.11								
4	Námskeið fyrir verndarfulltrúa hafna 26-28 nóv.			■							
5	Áhættumati skilað til Siglingastofnunar.				■ 31.12						
6	Verndaráætlun send til Siglingastofnunar.					■ 31.1					
7	SÍ lýkur yfirferð á áhættum. og verndaráætl.						■ 1.3				
8	S.Í. lýkur staðfestingu verndaráætlana								■ 1.5		
9	Uppsetningu verndarbúnaðar lýkur.								■ 15.4		
10	Framkvæmd verði lokið.									■ 15.5	
11	Úttekt í höfnum lokið 15. júní 2004										■
12	Siglingavernd tekur gildi 1. júlí 2004										■

Í myndinni kemur fram að hafnir urðu að tilkynna um hafnarvernd fyrir 1. nóvember og verndarfulltrúa fyrir 7. nóvember 2003. Stofnunin hélt námskeið fyrir verndarfulltrúa hafna 26.-28. nóvember, en miðað er við að þjálfun þeirra verði lokið fyrir lok mars 2004. Áhættumat átti að senda Siglingastofnun fyrir desemberlok og verndaráætlun fyrir janúarlok. Þessum verkefnum er að mestu lokið. Viðurkenning Siglingastofnunar á áhættumati og verndaráætlun að fenginni umsögn RLS þarf að vera lokið í byrjun marsmánaðar. Því fyrr sem verndaráætlun berst því fyrr mun afgreiðsla hennar hjá Siglingastofnun ljúka, en Siglingastofnun áskilur sér rétt til að forgangsraða afgreiðslu á verndaráætlunum og öðru er siglingavernd snertir í samræmi við mikilvægi hafnanna fyrir atvinnulíf og efnahag landsins. Berist gögn frá höfnunum vegna siglingaverndar seint er ekki hægt að tryggja að viðkomandi hafnir

geti fengið þátttöku sína í siglingavernd staðfesta fyrir 1. júlí 2004. Uppsetningu verndarbúnaðar í samræmi við verndaráætlun þarf að vera lokið fyrir miðjan apríl 2004. Framkvæmd hafnaverndar í samræmi við verndaráætlun og þjálfun allra aðila sem koma að verndaráætluninni þarf að vera lokið fyrir maí. Um leið og unnið er að innleiðingunni þarf Siglingastofnun að sækja nauðsynlega þekkingu og koma skipulagi á fyrirkomulag siglingaverndarinnar. M.a. þarf að setja upp aðgangsstýrðan tölvugrunn fyrir verndaráætlanir. Hann þarf að vera aðgengilegur fyrir stofnunina, auk Ríkislögreglustjóra, tollyfirvöld og Landhelgisgæsluna auk annarra sem þurfa takmarkaðan aðgang til þess að setja upp verndaráætlanir sínar.

Siglingastofnun þarf að hafa eftirlit með og staðfesta framkvæmd verndaráætlunarinnar fyrir 1. júlí n.k. með tilkynningu til IMO.

3.3 Vaktstöð siglinga

Hér að neðan getur að líta helstu tímasetningar hjá Vaktstöð siglinga.

ID	Task Name	1st Quarter			2nd Quarter			3rd Quarter	
		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug
1									
2	Vaktstöð Siglinga								
3	Undirbúningur að siglingavernd lýkur								
4	Framkvæmd og þjálfun lýkur								

Vaktstöð siglinga gegnir hlutverki tengiliðar (Contact Point). Gert er ráð fyrir að undirbúningi fyrir þetta hlutverk verði lokið fyrir 15. apríl 2004. Siglingavernd verður undirbúin með þátttöku í námskeiðum, söfnun upplýsinga og gerð leiðbeininga. Eftir að undirbúningi lýkur er gert ráð fyrir þjálfunum og æfingum sem þarf að vera lokið fyrir 15. maí.

3.4 Landhelgisgæslan

Eftirfarandi mynd sýnir helstu verkþætti í undirbúningi Landhelgisgæslunnar.

ID	Task Name	4th Quarter				1st Quarter			2nd Quarter		
		Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
1	Landhelgisgæslan										
2	Námskeið fyrir áhafnir eigin skipa										
3	Námskeið um rannsóknir skipa										
4	Viðbragðsáætl., gagnasöfnun og undirbúningur										
5	Undirbúningi fyrir siglingavernd lýkur										
6	Eigin æfingum lýkur										

Gert er ráð fyrir að starfslið Landhelgisgæslu fái fræðslu um siglingavernd, einnig námskeiði, mögulega í samráði við Ríkislögreglustjóra, í að framkvæma rannsóknir um borð í skipum á hafi úti. Miðað er við að Landhelgisgæslan verði í samstarfi við Ríkislögreglustjóra um viðbragðsáætlanir og þeirri vinnu verði lokið fyrir 1. maí. Sjá töfluna: viðbragðsáætlun, gagnasöfnun, undirbúningur.

3.5 Ríkislögreglustjóri

Myndin hér að neðan sýnir helstu verkþætti við undirbúning Ríkislögreglustjóra að siglingavernd.

ID	Task Name	4th Quarter				1st Quarter			2nd Quarter		
		Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
1	Ríkislögreglustjóri										
2	Stýrihópur RLS vinnur að undirbúningi										
3	Undirbúningur og kennsla á námskeiði SÍ 26-28 nó										
4	Aðstoð við gerð áhættumats og verndaráætlana										
5	Undirbúningur fyrir mat á váatvikum og vástigi lýkur										■ 15.4
6	Undirb. að viðbrögðum við hækk. vástigi lýkur										■ 15.4
7	Yfirferð áhættumats og verndaráætlana lýkur										■ 1.3
8	Námskeið fyrir lögreglumenn og þjálfun										■ 1.6

Ríkislögreglustjórinn skipaði starfshóp sem hefur það hlutverk að setja fram áætlun og reglur fyrir þá verkliði sem lögreglan ber ábyrgð á, sbr. verkáætlun. Þá skal starfshópurinn gera tillögu að verklagsreglum um viðbrögð lögreglu við hækkuðu vástigi. Hlutverk starfshópsins er eftirfarandi:

- Setja verklagsreglur um eftirfarandi atriði:
 - Mat á váatvikum og upplýsingum.
 - Móttöku vákalls – tilkynningu og meðferð.
 - Vaatvik í hafi. RLS og LHG þurfa að hafa samvinnu um þennan verklið.
 - Viðbrögð við hækkuðu vástigi. RLS og LHG þurfa að hafa samvinnu um þennan verklið.
 - Meðferð og vörslu upplýsinga – kröfur og leiðbeiningar.
- Skilgreina tilkynninga- og samskiptaleiðir vegna:
 - Tilkynninga til skipa um vástig í lögsögu.
 - Tilkynninga um vástig í höfnum.
 - Tilkynninga um ógnun til fánaríkis.
 - Tilkynninga um vákall frá íslensku skipi til ríkja við siglingaleið þess.
 - Tilkynninga til aðildarríkja um vástig 2 eða 3 í eigin skipum.

Starfshópurinn skal setja fram áætlun um þjálfun og fræðslu til þeirra lögreglumanna sem koma til með að starfa við siglingavernd. Samvinnu þarf við LHG og Siglingastofnun Íslands varðandi þennan verklið.

Starfshópurinn skal ljúka störfum eigi síðar en 1. mars 2004.

Gert er ráð fyrir að Ríkislögreglustjóri miðli upplýsingum til verndarfulltrúa um ógnir og áhættu og fái síðan áhættumat hafna til yfirferðar og samþykktar. Áhættumat áttu að berast Siglingastofnun fyrir desemberlok 2003. Verndaráætlun skal senda fyrir janúarlok 2004. Þessum verkefnum er að mestu lokið. Viðurkenning Siglingastofnunar á áhættumati og verndaráætlun að fenginni umsögn RLS þarf að vera lokið í byrjun marsmánaðar. Loks er gert ráð fyrir að lögreglan taki þátt í æfingum í einstökum höfnum.

Verkáætlunin er sett fram með þeim fyrirvara að Ríkislögreglustjóranum verði tryggt fjármagn til framkvæmdarinnar.

3.6 Fjármálaráðuneytið – tollstjórar

Skipaður verði starfshópur til að vinna að farmvernd í samstarfi við viðkomandi hagsmunaaðila. Starfi hópsins verði hagað þannig að sérstakar verklagsreglur um farmvernd taki gildi 1. júlí 2004 þegar nýjar reglur um hafna- og siglingavernd taka gildi.

ID	Task Name	1st Quarter			2nd Quarter			3rd Q
		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul
1	Tollgæslan							
2	Kennsla á námskeiði SÍ 26-28 nóv.							
3	Farmvernd undirbúin - verkferlar - fulltrúar							
4	Viðbrögð við hækkuðu vástigi							
5	Námskeið fyrir tollverði og þjálfun							
6	Æfingum og prófun lýkur							

Gert er ráð fyrir að tollgæslan komi að námskeiðshaldi Siglingastofnunar með námskeiðsefni. Þá er gert ráð fyrir að tollgæsluyfirvöld aðstoði hafnir við gerð verndaráætlana, sérstaklega er varðar farm, leit, móttöku skipa og aðgangsstýringu að lokuðum svæðum með vöru til útflutnings. Einnig þurfa viðbrögð tollyfirvalda og hafna að fara saman er váatvik ber að höndum.

Tollgæslan vinnur að undirbúningi farmverndar og setur reglur og gerir nauðsynlegar ráðstafanir fyrir eftirlit með farmi allt frá verksmiðju, ef við á. Gert er ráð fyrir að tollyfirvöld taki þátt í prófunum og æfingum á siglingavernd sem lýkur í lok júní.

3.7 Hafnir

Hafnir á Íslandi eru flestar nálægt því að vera það sem á ensku er nefnt „landlord“ hafnir. Hafnirnar eiga hafnarmannvirkin og hafnarlandið sem þær leigja út til notenda sem sjá um og reka ýmsa starfsemi sem fram fer á þessum svæðum. Samkvæmt gildandi lögum og reglugerð, sem samgönguráðherra setur höfnum landsins, bera þær ábyrgð á mörgu því sem viðkemur öryggi og umhverfi hafnarsvæða. Gert er ráð fyrir að þær beri þá ábyrgð á hafnarvernd á sínu hafnarsvæði sem í lögum og reglugerð samgönguráðherra felst, en framselji framkvæmd hennar til leigjenda eins og nauðsynlegt er.

ID	Task Name	4th Quarter			1st Quarter			2nd Quarter			3rd Q	
		Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	
1	Tímaáætlun um innleiðingu hafnaverndar	[Gantt chart bar spanning Oct to Jul]										
2	Hafnir tilkynna um hafnarvernd		1.11									
3	Tilkynning um verndarfulltrúa.		7.11									
4	Námskeið fyrir verndarfulltrúa hafna 26-28 nóv.											
5	Áhættumati skilað til Siglingastofnunar.				3.12							
6	Verndaráætlun send til Siglingastofnunar.					31.1						
7	SÍ lýkur yfirferð á áhættumati og verndaráætl.						1.3					
8	S.Í. lýkur staðfestingu verndaráætlunar								1.5			
9	Þjálfun hafnarstarfsmanna lýkur.							31.3				
10	Uppsetningu verndarbúnaðar lýkur.								15.4			
11	Framkvæmd og þjálfun verði lokið.									15.5		
12	Siglingavernd tekur gildi.											1.7

Hafnir áttu að tilkynna SÍ um siglingavernd fyrir 7. nóvember 2003. Áætlanir þeirra miðuðust við að þjálfa og fá staðfestan verndarfulltrúa hafnarinnar (PFSO) og að tilskilinni þjálfun hans yrði lokið fyrir 1. desember 2003.

Eftirfarandi er verk- og tímaáætlun fyrir undirbúning hafnaverndar. Rétt er að geta þess að sumum verkefnum hér á eftir er lokið og einnig eru nokkur langt komin:

Áhættumat

Gert var ráð fyrir að hafnir gerðu, eða létu gera, áhættumat, samkvæmt forsögn og leiðbeiningum Siglingastofnunar og skyldi og aðstoði þá þjónustu- og rekstraraðila, sem ákvæði ISPS-kóðans taka til og aðstoðu hafa á hafnarsvæðinu, til að gera slíkt hið sama.

Miðað er við að hafnir geti notið utanaðkomandi aðstoðar við gerð áhættumats, frá RLS, Landhelgisgæslu, tollayfirvöldum og eða öðrum sem lagt geta verkefninu lið.

Áhættumat átti að sendast Siglingastofnun fyrir desemberlok 2003 og er þessi liður langt kominn.

Verndaráætlun

Gert er ráð fyrir að hafnir geri eða láti gera verndaráætlun samkvæmt forsögn og leiðbeiningum Siglingastofnunar sem miðar að því að koma í veg fyrir að þær ógnir, sem í ljós koma samkvæmt áður nefndu áhættumati, verði að veruleika. Hér verður um öryggishandbók að ræða með viðbragðsáætlunum vegna atvika og mismunandi váatvika ásamt leiðbeiningum um hvernig eigi að standa að framkvæmd siglingaverndar í hverri höfn.

Verndaráætlun skal send Siglingastofnun fyrir janúarlok 2004.

Tilnefning og þjálfun verndarfulltrúa

Hafnir völdu verndarfulltrúa sína, einn eða fleiri, og tilkynntu Siglingastofnun til samþykktar fyrir 7. nóvember 2003.

Menntun og þjálfun verndarfulltrúa fór fram með námskeiði í umsjá Siglingastofnunar.

Ljóst er að þeir einstaklingar (ásamt staðgenglum) sem gegna hlutverki verndarfulltrúa munu hafa upplýsingar sem varða með beinum og óbeinum hætti öryggi almennings. Íslensk stjórnvöld munu hafa skoðun á því hvaða einstaklingar veljast til þessara verka. Þörf er á að bakgrunnskoðun einstaklinganna í skráum lögreglu verði heimilud og munu verndarfulltrúar og verndarráðgjafar ekki hljóta viðurkenningu til starfa nema að henni undangenginni. Siglingastofnun og Ríkislögreglustjóri móta í sameiningu reglur um það hvernig bregðast skuli við niðurstöðum bakgrunnskönnunar ef hún leiðir í ljós að væntanlegur verndarfulltrúi hafi gerst brotlegur með þeim hætti að haft geti áhrif á öryggisstörf hans og trúverðugleika á því sviði.

Uppsetning verndarbúnaðar

Hafnir annist uppsetningu verndarbúnaðar í samræmi við ákvæði verndaráætlunar. Þeirri vinnu skal lokið fyrir 15. apríl 2004. Siglingastofnun skal sinna eftirliti og samþykkt verndarbúnaðar.

Þjálfun hafnarstarfsmanna

Hafnarstarfsmenn fái þjálfun til þess að takast á við mismunandi hlutverk hvers og eins í hafnaverndinni, með námskeiðum og fræðslu á vegum Siglingastofnunar. Þjálfun hafnarstarfsmanna verði lokið fyrir 1. maí.

Framkvæmd hafnarverndar

Hafnir sjái um framkvæmd hafnaverndar í samræmi við samþykktá verndaráætlun í samvinnu við þjónustuaðila og aðra þá aðila sem verndaráætlunin varðar, svo sem lögreglu, tollayfirvöld og Landhelgisgæslu. Unnið verði að æfingum og prófunum frá miðjum maí til júníloka.

3.8 Skip og útgerðaraðilar

Skip á íslenskri skipaskrá, sem falla undir siglingavernd, eru fá eða 2-3 skip. Einhver þeirra eru undir eftirliti flokkunarfélaga sem munu aðstoða við að uppfylla kröfur um siglingavernd.

4. TILLÖGUR AÐ LAGA- OG REGLUGERÐARBREYTINGUM

Samgönguráðuneytið hefur umsjón með laga- og reglugerðarbreytingum sem fylgja innleiðingu reglnanna í íslenskan rétt. Lögð verða fram tvö frumvörp samhliða, annað til breytinga á lögum nr. 6/1996, um Siglingastofnun Íslands, og hitt með efnislegum ákvæðum um siglingavernd sem stjórnvöld eiga að innleiða og fylgja eftir. Markmiðið er að frumvörpin verði tilbúin í janúar og lögð fram á vorþingi 2004. Í viðauka er að finna drög að frumvarpi um siglingavernd.

Reglur um siglingavernd samanstanda fyrst og fremst af nýjum kafla í SOLAS og kóða fyrir vernd skipa og hafna, ISPS-kóðanum (International Code for the Security of Ships and Port Facilities). Reglurnar skiptast í A og B hluta og er A hlutinn skuldbindandi en B hlutinn leiðbeinandi. Samþykktin öðlast gildi 1. júlí 2004 í millilandasiglingum. Miðað er við að sett verði reglugerð sem tekur til A-hluta ISPS-reglnanna auk annarra nauðsynlegra ákvæða.

Þá hefur framkvæmdastjórn ESB boðað birtingu þriggja nýrra reglugerðadraga í byrjun næsta árs. Ein reglugerðin fjallar um siglingavernd, önnur um hafnarvernd og hin þriðja um vernd blandaðra flutninga (þ.e. á landi, láði og legi). Reglur Evrópusambandsins munu ekki koma að fullu til framkvæmda fyrr en í júlí 2007. Þar af leiðir að laga- og reglugerðarbreytingar munu taka mið af fyrrgreindum reglum IMO.

5. FJÁRHAGSLEG ÁHRIF INNLEIÐINGAR

Erfitt er að meta fjárhagslegar afleiðingar siglingaverndar til fulls fyrir en verndaráætlanir liggja fyrir, útfærsla sem og ráðstafanir vegna þeirra. Einnig hefur verið bent á að siglingavernd hafi ýmsa kosti og sparnað á móti kostnaði við innleiðingu og rekstur hennar. Dæmi um það eru að vegna aukins eftirlits og lokunar hafnarsvæða verði minni líkur á smygli, laumufarþegum og slysum. Væntingar standa til að aukið eftirlit með farmi til útflutnings á alþjóðavísu fyrir tilstilli farmverndar minnki þörf fyrir innflutningseftirlit tollyfirvalda. Þegar þetta er skrifað (janúar 2004) er enn nokkuð í að innleiðingin nái landi.

Óskað hefur verið eftir upplýsingum frá hlutaðeigandi fulltrúum í stýrihópi um mat á kostnaði eigin stofnunar við að innleiða siglingavernd. Hér á eftir er gerð grein fyrir þeim upplýsingum sem bárust. Einnig er gerð lausleg grein fyrir hvernig miðað er við að kostnaður skiptist á milli hlutaðeigandi.

5.1 Siglingastofnun

Vísað er til umfjöllunar um hlutverk og ábyrgð Siglingastofnunar við siglingavernd. Stofnunin hefur metið kostnað sinn við innleiðingu vera 10 m.kr. 2003 og 11 m.kr. 2004. Eftir það metur stofnunin kostnaðinn vera 8 m.kr. á ári. Kostnaðurinn er vegna aðkeyptar ráðgjafarvinnu, nýs starfsmanns, námskeiða, kynningarfunda, erlends samstarfs o.fl.

5.2 Ríkislögreglustjóri

Vísað er til umfjöllunar um hlutverk og ábyrgð Ríkislögreglustjóra við siglingavernd. Embættið hefur metið kostnað embættisins við innleiðingu siglingaverndar og metur stofnkostnað vegna ýmiss konar búnaðar vera um 30 m.kr.

Ekki er gert ráð fyrir að lögreglan beri kostnað af vopnaleitarbúnaði eða öðrum leitarbúnaði.

Ríkislögreglustjóri leggur til að lögreglustjóra verði heimilt samkvæmt lögum að innheimta gjöld af útgerðaraðilum, hafnaryfirvöldum, farmflytjendum og öðrum þeim sem hag hafa af því að reglum um siglingavernd sé framfylgt. Gjaldið miðast við útselda vinnu lögreglumanns og annan tilfallandi kostnað við hvert verk. Þessi heimild er hugsuð fyrir þau tilvik þegar aðilar óska eftir sérstöku vinnuframlagi lögreglunnar sem ekki fellur beint undir hlutverk hennar í þágu almannahagsmuna.

Sé vástig hækkað hefur það í för með sér tímabundinn kostnaðarauka hjá viðkomandi lögreglustjóra og eftir atvikum ríkislögreglustjóra á meðan það ástand varir. Eðlilegt er að slíkum kostnaði verði mætt með aukafjárveitingu hverju sinni því erfitt er að áætla slíkt fyrirfram.

5.3 Landhelgisgæslan

Landhelgisgæslan áætlar kostnað sinn af siglingavernd vera 9 m.kr. og er hann aðallega vegna námskeiða og þjálfunar auk stofnkostnaðar vegna búnaðar til að verjast hryðjuverkamönnum á hafi úti. Valdi hækkun vástigs tímabundnum

kostnaðarauka er miðað við að slíkum kostnaði verði mætt með aukafjárveitingu. Þá er miðað við að Landhelgisgæslunni verði heimilað að innheimta fyrir kostnaði ef óskað er eftir sérstöku vinnuframlagi hennar sem fellur ekki beint undir hlutverk hennar í þágu almannahagsmuna.

5.4 Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Kostnaður aðildarfyrirtækja SÍK liggur ekki fyrir.

Þær ráðstafanir, sem ákvæði ISPS-kóðans mæla fyrir um að viðhafa skuli um borð í skipum, gilda um öll skip sem flytja vörur að og frá landinu og útgerðir þeirra. Þessar ráðstafanir hafa í för með sér aukinn tilkostnað við rekstur nær allra skipa sem eru í siglingum að og frá landinu, ekki aðeins þeirra skipa sem rekin eru af íslenskum kaupskipaútgerðum. Upplýsingar um þennan kostnaðarauka liggja ekki fyrir, en hann mun óhjákvæmilega leiða til almennra hækkana á farmgjöldum.

SÍK telur afar óheppilegt að þær ráðstafanir, sem hafnir viðhafa til að fullnægja skuldbindingum siglingaverndar, skuli, vegna þess nýja lagaumhverfis sem gildir um hafnir eftir 1. júlí 2004, verða samkeppnisþáttur í rekstri hafnanna. Þetta kalli á eftirlit með því að ákvæðum sé framfylgt í þeim tilgangi að tryggja trúverðugleika og orðspor landsins á alþjóðlegum vettvangi.

5.5 Hafnir

Miðað er við að hafnir beri ábyrgð á hafnarvernd á umráðasvæði hafnarinnar.

Gert er ráð fyrir að hafnir framselji að einhverju leyti framkvæmd hafnarverndar til rekstraraðila á hafnarsvæðinu. Í slíkum tilvikum þarf að liggja fyrir samkomulag um hlutverk og kostnaðarskiptingu á innleiðingu og framkvæmd siglingaverndar.

Engin höfn hefur lokið við gerð verndaráætlunar og eru því ekki til nákvæmar kostnaðaráætlanir um innleiðingu siglingaverndar í höfnum. Þegar vitað er hversu margar hafnir munu innleiða siglingavernd og verndaráætlanir liggja fyrir er hægt að slá mati á kostnað sem verndaráætlunin leiðir af sér fyrir hafnir. Hins vegar hafa borist grófar kostnaðaráætlanir frá Akureyrarhöfn, Hafnarfjarðarhöfn og Reykjavíkurhöfn. Akureyrarhöfn metur stofnkostnað við að uppfylla kröfurnar vera 15. m.kr. og árlegan rekstrarkostnað vera 11 m.kr. Reykjavíkurhöfn áætlar árlegan kostnað sinn og annarra aðila á hafnarsvæðinu við siglingavernd vera um 195 m.kr. að teknu tilliti til stofnkostnaðar. Hafnarfjarðarhöfn áætlar stofnkostnað vera 35 - 40 m.kr. en árlegan rekstrarkostnað 25-35 m.kr. miðað við vöktun hafnarsvæðisins allan sólarhringinn en hugsanlega má leysa það með hagkvæmari hætti.

Fulltrúar hafna hafa óskað eftir að gjaldtökuheimildir verði settar í lög til þess að standa straum af kostnaði þeirra við siglingavernd. Þær er að finna í meðfylgjandi drögum að frumvarpi til laga um siglingavernd. Miðað er við að innheimta gjöld af farmeigendum, útgerðaaðilum skipa og farþegum eftir því sem við á.

VIÐAUKI A

ISPS-KÓÐI

A-HLUTI

KRÖFUR SEM SKYLT ER AÐ HLÍTA SAMKVÆMT ÁKVÆÐUM KAFLA XI-2 Í ALÞJÓÐASAMÞYKKTINNI UM ÖRYGGI MANNSLÍFA Á HAFINU, 1974, MEÐ BREYTINGUM

1 Almennt

1.1 Inngangur

Þessi hluti alþjóðakóðans um skipa- og hafnavernd inniheldur kröfur sem skylt er að hlíta og sem tilgreindar eru í kafla XI-2 í alþjóðasamþykktinni um öryggi mannslífa á hafinu frá 1974, með breytingum.

1.2 Markmið

Markmið þessa kóða eru:

1. að mynda alþjóðlegan samstarfsgrundvöll fyrir ríkisstjórnir samningsaðila, ríkisstofnanir, sveitarstjórnir og atvinnuvegi á sviði siglinga og hafna til að greina ógn við öryggi og grípa til fyrirbyggjandi ráðstafana til að fyrirbyggja atvik sem ógna öryggi og snerta skip eða hafnaraðstöðu sem notuð er í alþjóðlegum siglingum;
2. að ákveða hlutverk og ábyrgð ríkisstjórna samningsaðila, ríkisstofnana, sveitarstjórna og atvinnuvega á sviði siglinga og hafna, innanlands og á alþjóðlegum vettvangi, við að tryggja siglingavernd;
3. að tryggja skjóta og markvissa söfnun og miðlun upplýsinga sem varða öryggismál;
4. að móta aðferðir við gerð áhættumats sem nýtist við gerð áætlana og þróun aðferða til að bregðast við breytingum á vástigi; og
5. að skapa traust á því að gripið sé til fullnægjandi og viðeigandi ráðstafana til að tryggja siglingavernd.

1.3 Kröfur um ráðstafanir

Til að stuðla að því að markmið kóðans náist eru í honum kröfur um ráðstafanir í því skyni. Í þeim felst eftirfarandi, sem þó er ekki tæmandi upptalning:

1. að safna og meta upplýsingum sem lúta að ógn við öryggi og miðla þeim til hlutaðeigandi ríkisstjórna samningsaðila;
2. að krefjast þess að reglur um samskipti skipa og hafnaraðstöðu séu uppfærðar;
3. að hindraður sé óheimill aðgangur að skipum, hafnaraðstöðu og svæðum þar sem höft eru í gildi;
4. að komið sé í veg fyrir að óheimil vopn, íkveikjusprengjur eða sprengiefni berist um borð í skip eða til hafnaraðstöðu;
5. að viðeigandi ráðstafanir séu gerðar til að unnt sé að gera viðvart um yfirvofandi ógn við öryggi eða váatvik;

- .6 að gerð sé verndaráætlun fyrir skip og hafnaraðstöðu sem byggist á áhættumati; og
- .7 að fræðsla, þjálfun og æfingar fari fram til að tryggja þekkingu á verndaráætlunum og verklagi samkvæmt þeim.

2 Skilgreiningar

2.1 Í þessum hluta er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segi, nema annað sé sérstaklega tekið fram:

- .1 Samþykktin merkir alþjóðasamþykktina um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974, með breytingum.
- .2 Regla merkir reglu í alþjóðasamþykktinni.
- .3 Kafli merkir kafla í alþjóðasamþykktinni.
- .4 Verndaráætlun skips merkir áætlun til að tryggja að gerðar séu ráðstafanir um borð í skipinu til að vernda einstaklinga um borð, farm, farmflutnings-einingar, vistir eða skipið sjálft gegn hættu sem stafar af váatvikum.
- .5 Verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu merkir áætlun til að tryggja gerðar séu ráðstafanir til að vernda hafnaraðstöðu og skip, einstaklinga, farm, flutningseiningar og vistir innan hafnarsvæðisins gegn hættu sem stafar af váatvikum.
- .6 Verndarfulltrúi skips er sá einstaklingur um borð í skipi sem hefur ábyrgð gagnvart skipstjóra og er tilnefndur af útgerðarfélagi til að annast verndarmál skipsins, þar á meðal að innleiða og viðhalda verndaráætlun skipsins, og sjá um samskipti við verndarfulltrúa útgerðarfélagsins og verndarfulltrúa hafna.
- .7 Verndarfulltrúi útgerðarfélags er sá einstaklingur sem útgerðarfélag skips hefur falið að tryggja að gert sé áhættumat fyrir skipið, að verndaráætlun sé gerð, lögð sé fyrir til samþykktar og sem verði síðan hrundið í framkvæmd og haldið við. Einnig skal verndarfulltrúi útgerðarfélags bera ábyrgð á samskiptum við verndarfulltrúa hafna og verndarfulltrúa skips.
- .8 Verndarfulltrúi hafnar er sá einstaklingur sem ber ábyrgð á að þróa, innleiða, endurskoða og halda við verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu og eiga samskipti við verndarfulltrúa skips og útgerðarfélags.
- .9 Vástig 1 er það stig þegar viðhlítandi lágmarksverndarráðstöfunum skal beitt öllum stundum.
- .10 Vástig 2 er það stig þegar viðhlítandi viðbótar verndarráðstöfunum skal beitt tímabundið vegna aukinnar hættu á váatviki.
- .11 Vástig 3 er það stig þegar grípa skal tímabundið til sértækra verndar- og öryggisráðstafana meðan líkur eru taldar á váatviki eða það er yfirvofandi, þótt e.t.v. sé ekki unnt að benda á tiltekið „skotmark“.

2.2 Þegar hugtakið „skip“ er notað í þessum kóða nær það einnig yfir færanlega borpalla á sjó og háhraðaför sem skilgreind eru í reglu XI-2/1.

2.3 Þegar fjallað er um hafnaraðstöðu í 14.-18. kafla þessa kóða felur hugtakið „ríkisstjórn samningsaðila“ í sér tilvísun til hugtaksins „tilnefnt stjórnvald“.

2.4 Þau hugtök, sem ekki eru sérstaklega skilgreind í þessum hluta, skulu hafa þá merkingu sem þeim er gefin í köflum I og XI-2.

3 Gildissvið

3.1 Ákvæði þessa kóða gilda um:

- .1 eftirtaldar gerðir skipa í millilandasiglingum:
 - .1 farþegaskip, þar með talin háhraðafarþegaför;
 - .2 flutningaskip, þar með talin háhraðaför, 500 brúttótonn að stærð og stærri; og
 - .3 færanlega borþalla á sjó; og
- .2 hafnaraðstöðu, sem þjónar framangreindum skipum í millilandasiglingum.

3.2 Þrátt fyrir ákvæði kafla 3.1.2 skulu ríkisstjórnir samningsaðila ákveða að hve miklu leyti ákvæði þessa hluta kóðans skuli gilda um hafnaraðstöðu á umráðasvæði þeirra sem einkanlega þjóna skipum sem ekki eru í millilandasiglingum, en þjóna þó stöku sinnum skipum sem taka þar höfn eða láta úr höfn í millilandasiglingar.

3.2.1 Ríkisstjórnir samningsaðila skulu byggja ákvarðanir sínar samkvæmt kafla 3.2 á áhættumati fyrir hafnaraðstöðu sem gert er í samræmi við þennan hluta kóðans.

3.2.2 Ákvarðanir sem ríkisstjórn samningsaðila tekur samkvæmt kafla 3.2. skulu ekki veikja það öryggi sem leitast er við að ná með kafla XI-2 eða þessum hluta kóðans.

3.3 Ákvæði þessa kóða gilda ekki um herskip, aðstoðarskip sjóherja eða önnur skip í eigu eða útgerð ríkisstjórnar samningsaðila og eru eingöngu starfrækt í þjónustu hins opinbera og ekki í atvinnuskyni.

3.4 Ákvæði 5.-13. kafla og 19. kafla í þessum hluta kóðans gilda um útgerðarfélög og skip eins og kveðið er á um í reglu XI-2/4.

3.5 Ákvæði 5. kafla og 14.-18. kafla í þessum hluta kóðans gilda um hafnaraðstöðu eins og kveðið er á um í reglu XI-2/10.

3.6 Ákvæði þessa kóða gilda með fyrirvara um réttindi og skyldur ríkja samkvæmt þjóðarétti.

4 Ábyrgð og skyldur ríkisstjórna samningsaðila

4.1 Með fyrirvara um ákvæðin í reglum XI-2/3 og XI-2/7 skulu ríkisstjórnir samningsaðila ákveða vástig og gefa út leiðbeiningar um vernd við váatvikum. Því hærra sem vástig er þeim mun meiri líkur eru á váatviki. Meðal þeirra þátta sem leggja ber mat á við ákvörðun vástigs eru:

- .1 hversu áreiðanlegar upplýsingarnar um ógn eru;
- .2 hvort upplýsingar um ógn fáist staðfestar;
- .3 hversu ítarlegar upplýsingarnar eru og hversu bráð hættan virðist; og
- .4 mögulegar afleiðingar váatviksins.

4.2 Við ákvörðun vástigs 3 skulu ríkisstjórnir samningsaðila eftir þörfum gefa út viðhlítandi fyrirmæli og leiðbeiningar um öryggismál til þeirra skipa og hafnaraðstöðu sem þetta getur snert.

4.3 Ríkisstjórnnum samningsaðila er heimilt að fela viðurkenndum verndaraðila að sinna hluta þeirra skuldbindinga á sviði öryggismála sem tilgreindar eru í kafla XI-2 og þessum hluta kóðans, en þó ekki:

- .1 að ákveða gildandi vástig;
- .2 að samþykkja áhættumat fyrir hafnaraðstöðu og breytingar sem kunna að verða á staðfestu áhættumati;
- .3 að ákveða hvaða hafnaraðstaða skuli tilnefna verndarfulltrúa hafnar;
- .4 að viðurkenna verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu og þær breytingar sem kunna að verða á viðurkenndri áætlun;
- .5 að hafa eftirlit og gæta þess að ráðstöfunum samkvæmt reglu XI-2/9 sé framfylgt; og
- .6 að ákveða hvaða kröfur skuli gerðar til yfirlýsingar um siglingavernd.

4.4 Ríkisstjórnir sammingsaðila skulu ákveða hvenær þörf er á yfirlýsingu um siglingavernd með því að meta hvaða hættu snertifletir skips og hafnar eða innbyrðis samskipti milli skipa geta skapað gagnvart einstaklingum, eignum eða umhverfinu.

5 Yfirlýsing um siglingavernd

5.1 Aðildarríki skulu, með því að leggja mat á það hvort á snertiflötum skips og hafnaraðstöðu, eða í innbyrðis samskiptum milli skipa, sé hættu að finna sem beinist að einstaklingum, eignum eða umhverfi, ákveða hvenær krefjast skal yfirlýsingar um siglingavernd.

5.2 Skip getur farið fram á yfirlýsingu um siglingavernd þegar:

- .1 vástig skips er hærra en hafnar sem það kemur til eða skips sem það er í samskiptum við;
- .2 fyrir liggur samkomulag um yfirlýsingu um siglingavernd milli ríkisstjórna sammingsaðila sem tekur til tiltekinna millilandasiglinga eða tiltekinna skipa í þessum siglingum;
- .3 skipi eða höfn hefur verið ógnað eða orðið hafa váatvik sem tengjast skipi eða höfn, eftir því sem við á;
- .4 skip er í höfn þar sem ekki er krafist viðurkenndrar verndaráætlunar fyrir hafnaraðstöðu;
- .5 skip á í samskiptum við skip þar sem ekki er krafist viðurkenndrar verndaráætlunar skips.

5.3 Beiðnum um gerð yfirlýsingar um siglingavernd í samræmi við ákvæði þessa kafla skal sinnt af viðkomandi höfn eða viðkomandi skipi.

5.4 Yfirlýsing um siglingavernd skal gerð af:

- .1 skipstjóra eða verndarfulltrúa skips fyrir skipsins hönd, og ef við á,
- .2 verndarfulltrúa hafnar eða, ef ríkisstjórn sammingsaðila kýs að ráðstafa því svo, annar aðili sem er ábyrgur fyrir öryggi í landi í umboði hafnar.

5.5 Í yfirlýsingu um siglingavernd skal fjallað um þær kröfur til siglingaverndar sem hafnaraðstaða og skip (eða fleiri skip sín á milli) skulu uppfylla og þar skal kveðið á um ábyrgð hvers aðila um sig.

5.6 Ríkisstjórnir sammingsaðila skulu, með tilliti til ákvæðanna í reglu XI-2/9.2.3, tilgreina þann lágmarkstíma sem yfirlýsingar um siglingavernd skulu varðveittar af hálfu hafnaraðstöðu innan umráðasvæðis þeirra.

5.7 Stjórnvöld skulu, með tilliti til ákvæðanna í reglu XI-2/9.2.3, mæla fyrir um þann lágmarkstíma sem varðveita skal yfirlýsingar um siglingavernd skipa sem hafa rétt til að sigla undir fána þeirra.

6 Skyldur útgerðarfélags

6.1 Útgerðarfélag skal tryggja að í verndaráætlun skips sé ótvíræð yfirlýsing um óskorað umboð og valdsvið skipstjóra. Útgerðarfélagi ber að taka það fram í verndaráætlun skips að skipstjórinn hafi endanlegt vald og beri endanlega ábyrgð á ákvörðunum sem lúta að öryggi og vernd skipsins og á því að leita aðstoðar útgerðarfélagsins eða hvaða ríkisstjórn sammingsaðila sem er, ef þörf krefur.

6.2 Útgerðarfélagi ber að sjá til þess að verndarfulltrúi útgerðarfélags, skipstjóri og verndarfulltrúi skips hljóti nægilegan stuðning við að sinna skyldum og ábyrgðarstörfum þeirra til samræmis við ákvæði kafla XI-2 og þessa hluta kóðans.

7 Vernd skipa

7.1 Skip skulu haga viðbrögðum sínum við vástigi skilgreindu af ríkisstjórn sammingsaðila eins og um getur hér á eftir.

7.2 Á vástigi 1 skulu eftirtaldar ráðstafanir gerðar með viðhlítandi hætti um borð í öllum skipum, með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða, í því skyni að greina váatvik og grípa til fyrirbyggjandi ráðstafana gegn þeim:

- .1 tryggja að allar verndarráðstafanir skips séu fullnægjandi;
- .2 stýra aðgangi um borð í skip;
- .3 hafa eftirlit með fólki sem fer um borð og farangri þess;
- .4 vakta svæði þar sem höft eru í gildi til að tryggja að einungis einstaklingar er hafa til þess heimild fái þar aðgang;
- .5 vakta þilför skips og næsta umhverfi þess;
- .6 hafa eftirlit með meðhöndlun farms og vista; og
- .7 tryggja að samskiptaleiðir sem varða siglingavernd séu virkar og tiltækar.

7.3 Á vástigi 2 skal beita þeim viðbótarvarnaraðgerðum, sem tilgreindar eru í verndaráætlun skips, fyrir hvern starfsþátt sem lýst er í kafla 7.2 með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

7.4 Á vástigi 3 skal til viðbótar beitt sérstökum fyrirbyggjandi ráðstöfunum, sem tilgreindar eru í verndaráætlun skips, fyrir hvern starfsþátt sem lýst er í kafla 7.2 með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

7.5 Í hvert sinn sem stjórnvald ákveður vástig 2 eða vástig 3 skal skip staðfesta móttöku fyrir mæla um breytt vástig.

7.6 Áður en skip kemur til hafnar, eða meðan það liggur í höfn innan lögsögu ríkisstjórnar sammingsaðila sem hefur ákveðið vástig 2 eða 3 skal skipið staðfesta móttöku slíkra fyrir mæla og staðfesta við verndarfulltrúa hafnar að byrjað sé að gera viðhlítandi ráðstafanir eftir verndaráætlun skipsins og, ef um er að ræða vástig 3, eftir fyrir mælum ríkisstjórnar sammingsaðila sem ákvað vástig 3. Skipið skal tilkynna hvers kyns vanda við framkvæmd. Í slíkum tilvikum skulu verndarfulltrúi skips og verndarfulltrúi hafnar hafa náð samráð og samræma viðeigandi ráðstafanir.

7.7 Ef stjórnvald krefst þess að skip hækki vástig sitt umfram það sem gildir fyrir höfn þá sem skip hyggst taka eða liggur þegar í, eða ef vástig skips er þegar hærra en það sem gildir í viðkomandi höfn, skal skipið tafarlaust gera viðvart um þetta til lögbærs yfirvalds þeirrar ríkisstjórnar samningsaðila þar sem höfn er staðsett og til verndarfulltrúa hafnarinnar.

7.7.1 Í slíkum tilvikum skal verndarfulltrúi skips hafa samband við verndarfulltrúa hafnar og skulu þeir samræma viðeigandi ráðstafanir ef þess gerist þörf.

7.8 Stjórnvald sem gefur skipum sem hafa rétt til að sigla undir fána þess fyrirmæli um að vástig 2 eða 3 skuli gilda í höfn annarrar ríkisstjórnar samningsaðila skal tafarlaust tilkynna það til þeirrar ríkisstjórnar samningsaðila.

7.9 Þegar ríkisstjórnir samningsaðila ákveða vástig og tryggja að upplýsingar um það berist til skipa sem sigla í landhelgi þeirra, eða hafa tilkynnt að þau hyggist sigla inn í landhelgi þeirra, skal þessum skipum ráðlagt að sýna árvekni og tilkynna án tafar til stjórnvalds þeirra og nærliggjandi strandríkja um alla vitneskju sem það öðlast um hvaðeina sem gæti haft áhrif á siglingavernd á svæðinu.

7.9.1 Þegar ríkisstjórn samningsaðila tilkynnir þessum skipum um gildandi vástig skal hún einnig, með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða, greina þessum skipum frá þeim verndarráðstöfunum sem þau ættu að grípa til og, ef við á, um þær ráðstafanir sem ríkisstjórn samningsaðila grípur til í því skyni að veita vernd gegn ógninni.

8 Áhættumat fyrir skip

8.1 Áhættumat fyrir skip er nauðsynlegur og óaðskiljanlegur þáttur í því að útbúa og uppfæra verndaráætlun skips.

8.2 Verndarfulltrúi útgerðar skal tryggja að áhættumat fyrir skips sé unnið af einstaklingum sem ráða yfir viðeigandi sérfræðikunnáttu í að meta skipsverndina í samræmi við þennan kafla og með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

8.3 Með fyrirvara um ákvæðin í kafla 9.2.1 getur viðurkenndur verndaraðili annast áhættumat fyrir tiltekið skip.

8.4 Áhættumat fyrir skip skal fela í sér vettvangsskoðun sem að lágmarki skal ná til eftirtalinna þátta:

- 1 að bera kennsl á og lýsa þeim verndarráðstöfunum, verklagsreglum og aðgerðum sem beitt er;
- 2 að bera kennsl á og meta þá grundvallarþætti í starfseminni um borð sem mikilvægt er að vernda;
- 3 að bera kennsl á hugsanlega ógn við grundvallarþætti starfseminnar um borð og meta hvaða líkur séu á henni til að koma á og forgangsraða verndaraðgerðum; og
- 4 bera kennsl á veikleika, þar á meðal mannlega veikleika í grunnvirkjum, stefnu og verklagsreglum.

8.5 Skjalfesta skal áhættumat fyrir skip og útgerðarfélagið skal fara yfir það, samþykkja það og varðveita.

9 Verndaráætlun skips

9.1 Um borð í sérhverju skipi skal vera verndaráætlun skipsins sem hafi hlotið samþykki stjórnvalds. Í áætluninni skal taka tillit til hinna þriggja vástiga sem skilgreind eru í þessum hluta kóðans.

9.1.1 Með fyrirvara um ákvæðin í kafla 9.2.1 getur viðurkenndur verndaraðili útbúið verndaráætlun fyrir tiltekið skip.

9.2 Stjórnvaldi er heimilt að fela viðurkenndum verndaraðilum að endurskoða og samþykkja verndaráætlanir skipa eða gera breytingar á áætlunum sem hlotið hafa samþykki.

9.2.1 Í þessum tilvikum má hinn viðurkenndi verndaraðili sem tekst á hendur endurskoðun og samþykkt verndaráætlunar tiltekins skips eða gerir breytingar á henni hvorki hafa verið aðili að áhættumati skips né breytingum á þeirri verndaráætlun sem verið er að endurskoða.

9.3 Verndaráætlun skips eða breytingum á samþykktri verndaráætlun sem lögð er fyrir til samþykktar skal fylgja áhættumat það sem verndaráætlunin eða breytingarnar grundvallast á.

9.4 Slík áætlun skal gerð með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða og skal rituð á vinnutungumáli eða vinnutungumálum skipsins. Ef það eða þau tungumál eru hvorki enska, franska né spænska skal fylgja með þýðing á eitt þessara tungumála. Verndaráætlun skal að minnsta kosti innihalda eftirfarandi:

- .1 ráðstafanir til að hindra að vopn, hættuleg efni og búnaður sem ætlaður er til nota gegn einstaklingum, skipum eða höfnum og óheimilt er að flytja, séu tekin um borð í skipið;
- .2 skilgreiningu á svæðunum þar sem höft eru í gildi og ráðstafanir til að hindra óheimilan aðgang að þeim;
- .3 ráðstafanir til að hindra að unnt sé að komast um borð í skipið í heimildarleysi;
- .4 starfsreglur um það hvernig skuli bregðast við váatvikum eða brestum í skipsvernd, þar með talið ákvæði um hvernig mikilvægri starfsemi um borð í skipi eða á snertiflötum skips og hafnar skuli haldið gangandi;
- .5 starfsreglur um það hvernig brugðist skuli við þeim fyrirmælum sem ríkisstjórnir sammingsaðila kunna að gefa við vástig 3;
- .6 starfsreglur um brottflutning fólks ef um váatvik er að ræða eða brestir verða í skipsvernd;
- .7 skyldur skipverja sem bera ábyrgð á vernd skipsins og annarra skipverja með tilliti til skipsverndar;
- .8 starfsreglur um það hvernig endurmeta skuli verndarráðstafanirnar;
- .9 starfsreglur um tilhögun kennslu, þjálfunar og æfinga sem tengjast verndaráætlun;
- .10 starfsreglur um tilhögun þátttöku í verndarráðstöfunum hafnaraðstöðu;
- .11 starfsreglur um tilhögun reglubundinnar endurskoðunar og uppfærslu verndaráætlunar;
- .12 starfsreglur um það hvernig skuli tilkynna um váatvik;
- .13 útnefningu verndarfulltrúa skips;

- .14 útnefningu verndarfulltrúa útgerðarfélags ásamt upplýsingum um hvernig unnt sé að ná sambandi við hann á hvaða tíma sólarhrings sem er;
- .15 starfsreglur um það hvernig tryggja skuli eftirlit með verndarbúnaði skipsins, prófun hans, stillingu og viðhaldi;
- .16 starfsreglur um það hversu títt skuli prófa og stilla verndarbúnað skipsins;
- .17 skilgreiningu á því hvar hægt er að ræsa vákallsbúnað^{*)}; og
- .18 starfsreglur og fyrirmæli um notkun á vákallsbúnaði skipsins, þar á meðal hvernig skuli prófa hann, ræsa hann, slökkva á honum og endurstilla, og hvernig skuli stemma stigu við tilefnislausum váköllum.

9.4.1 Starfsmenn sem annast innri endurskoðun þeirra verndarráðstafana sem lýst er í verndaráætlun eða meta framkvæmd þeirra skulu ekki tengjast þeim störfum sem endurskoðunin nær til nema slíkt sé óhagkvæmt vegna stærðar og eðlis útgerðarfélagsins eða skipsins.

9.5 Stjórnvöld skulu ákveða hvaða breytingar á samþykkttri verndaráætlun eða búnaði sem getið er um í slíkri áætlun skuli ekki koma til framkvæmda eða verða beitt fyrr en viðeigandi breytingar á verndaráætluninni hafa hlotið samþykki stjórnvalda. Sérhver slík breyting skal að minnsta kosti vera jafn áhrifarík og þær ráðstafanir sem tilgreindar eru í kafla XI-2 og þessum hluta kóðans.

9.5.1 Inntak breytinga sem gerðar eru á verndaráætlun skips eða verndarbúnaði sem hlotið hefur sérstakt samþykki stjórnvalda í samræmi við ákvæði kafla 9.5 skal skjalfest á þann hátt að samþykki stjórnvalda birtist með óyggjandi hætti. Samþykki stjórnvalda skal liggja fyrir um borð og skal þar lagt fram ásamt alþjóðlegu siglingaverndarskirteini (eða alþjóðlegu siglingaverndarskirteini til bráðabirgða). Séu breytingarnar tímabundnar þarf ekki að varðveita skjalið um borð eftir að hinar upphaflegu samþykktu ráðstafanir og samþykktur búnaður hafa verið tekin í notkun á ný.

9.6 Heimilt er að varðveita verndaráætlun skips á rafrænu formi. Ef það er gert skal vernda hana með aðferðum sem miða að því að hindra óheimila eyðingu hennar, förgun eða breytingu á henni.

9.7 Verja skal áætlunina fyrir óheimilum aðgangi eða birtingu.

9.8 Verndaráætlanir skipa falla ekki undir eftirlit þeirra eftirlitsmanna sem ríkisstjórn samningsaðila skipar til að hafa eftirlit með því að ráðstöfunum samkvæmt reglu XI-2/9 sé framfylgt nema undir þeim kringumstæðum sem lýst er í kafla 9.8.1.

9.8.1 Ef þeir eftirlitsmenn sem ríkisstjórn samningsaðila hefur skipað hafa rökstuddan grun um að skip uppfylli ekki þær kröfur sem gerðar eru í kafla XI-2 eða A-hluta þessa kóða og eina leiðin til þess að sannreyna það eða bæta úr því er að fara yfir viðhlítandi fyrirmæli í verndaráætlun skipsins má gera þá undanþágu að veita

^{*)} Í því skyni að koma í veg fyrir að því markmiði að hafa vákallsbúnað um borð í skipi sé stofnað í hættu með einhverjum hætti mega stjórnvöld heimila að þessar upplýsingar séu varðveittar annars staðar um borð í skjali sem aðeins skipstjórinn, verndarfulltrúi skipsins og aðrir háttsettir starfsmenn um borð vita um, eftir því sem útgerðarfélag ákveður.

takmarkaðan aðgang að þeim fyrirmælum einvörðungu sem varða meintar vanefndir, en þó því aðeins að ríkisstjórn sammingsaðila sem ábyrg er fyrir skipinu eða skipstjóri þess veiti samþykki sitt. Engu að síður skal líta á þau ákvæði áætlunarinnar sem snerta kafla 9.4 og undirkafla .2, .4, .5, .7, .15, .17, og .18 í þessum hluta kóðans sem trúnaðarupplýsingar sem ekki skuli sæta skoðun nema hlutaðeigandi ríkisstjórnir komist að samkomulagi um það.

10 Skrár

10.1 Að lágmarki skal færa og varðveita um borð skrár um eftirtalin atriði í verndaráætlun skips, í að minnsta kosti þann lágmarkstíma sem fyrirmæli stjórnvalda segja fyrir um, og með tilliti til ákvæða í reglu XI-2/9.2.3:

- .1 kennslu, þjálfun og æfingar;
- .2 ógnanir og váatvik;
- .3 bresti í skipsverndinni;
- .4 breytingar á vástigi;
- .5 samskipti sem varða beinlínis öryggi skips, svo sem tilteknar ógnanir við skip eða þá hafnaraðstöðu þar sem skipið liggur eða hefur legið;
- .6 innri endurskoðun og endurmat á verndarráðstöfunum;
- .7 reglubundna endurskoðun á áhættumati fyrir skip;
- .8 reglubundna endurskoðun á verndaráætlun skips;
- .9 framkvæmd breytinga á verndaráætlunum; og
- .10 viðhald, stillingar og prófanir á þeim verndarbúnaði sem er til ráðstöfunar um borð, þar á meðal prófanir á vákallsbúnaði skipsins.

10.2 Skrárnar skulu færðar á vinnutungumáli eða vinnutungumálum skipsins. Ef það eða þau tungumál eru hvorki enska, franska eða spænska skal þýðing á eitthvert þessara tungumála fylgja með.

10.3 Skrárnar mega vera á rafrænu formi. Ef svo er skulu þær varðar með ráðstöfunum sem hindra óheimila eyðingu þeirra, förgun eða breytingu á þeim.

10.4 Verja skal skrárnar fyrir óheimilum aðgangi og birtingu.

11 Verndarfulltrúi útgerðarfélags

11.1 Útgerðarfélag skal tilnefna verndarfulltrúa. Sá einstaklingur sem útnefndur er sem verndarfulltrúi útgerðarfélags getur verið verndarfulltrúi viðkomandi útgerðarfélags gagnvart fleiri skipum en einu, háð fjölda og gerð þeirra skipa sem útgerðarfélagið rekur, að því tilskildu að ótvírætt sé hvaða skip séu á ábyrgð viðkomandi einstaklings. Útgerðarfélag sem rekur mörg skip eða skip ólíkrar gerðar getur tilnefnt fleiri en einn verndarfulltrúa að því tilskildu að það sé ótvírætt hvaða skip séu á ábyrgð hvers verndarfulltrúa um sig.

11.2 Til viðbótar þeim skyldum og þeirri ábyrgð verndarfulltrúa útgerðarfélags sem greint er frá annars staðar í þessum hluta kóðans skulu viðfangsefni og ábyrgð verndarfulltrúa útgerðarfélags vera eftirtalin, sem þó er ekki tæmandi upptalning:

- .1 upplýsa um þá áhættu sem skipið mun að líkindum verða fyrir og nota viðeigandi áhættumat og aðrar upplýsingar sem máli skipta;
- .2 sjá til þess að mat á vernd skipa fari fram;
- .3 sjá til þess að gerð sé verndaráætlun fyrir skipið, að hún sé lögð fram til samþykktar og að svo búnu sé farið eftir henni og henni haldið við;

- .4 sjá til þess að verndaráætlun skips sé breytt eftir því sem við á til að bæta úr hugsanlegum ágöllum og mæta verndarkröfum fyrir viðkomandi skip;
- .5 skipuleggja innra gæðaeftirlit og endurmat á verndarráðstöfunum;
- .6 skipuleggja fyrstu og síðari sannprófanir á skipinu sem stjórnvald eða viðurkenndur verndaraðili framkvæmir;
- .7 tryggja að samstundis sé brugðist við annmörkum á skipsvernd eða frávikum sem koma í ljós við innri úttektir, reglubundið endurmat, öryggisskoðanir eða sannprófun á að kröfum sé fullnægt;
- .8 vekja vitund fólks um skipsvernd og árvekni;
- .9 tryggja viðeigandi þjálfun þeirra einstaklinga sem bera ábyrgð á skipsvernd;
- .10 tryggja virk samskipti og samvinnu milli verndarfulltrúa skips og hlutaðeigandi verndarfulltrúa hafnar;
- .11 tryggja samræmi milli krafna um skipsvernd og krafna um öryggi skips;
- .12 tryggja að þótt notaðar séu verndaráætlanir fyrir systurskip eða skipaflota endurspegli verndaráætlun sérhvers skips nákvæmlega upplýsingar um það tiltekna skip; og
- .13 tryggja að allir valkostir eða jafngildar ráðstafanir sem samþykktar eru fyrir tiltekið skip eða tiltekinn flokk skipa komi til framkvæmda og sé haldið við.

12 Verndarfulltrúi skips

12.1 Verndarfulltrúi skal tilnefndur um borð í sérhverju skipi.

12.2 Til viðbótar þeim skyldum og þeirri ábyrgð verndarfulltrúa skips sem greint er frá annars staðar í þessum hluta kóðans skulu viðfangsefni og ábyrgð hans vera eftirfarandi, sem þó er ekki tæmandi upptalning:

- .1 annast reglubundnar öryggisskoðanir á skipinu til að tryggja að viðeigandi verndarráðstafanir séu gerðar;
- .2 viðhalda verndaráætlun skips og sjá um framkvæmd hennar, þar með talið að gera nauðsynlegar breytingar á áætluninni;
- .3 samhæfa öryggisþætti og verndaraðgerðir við meðhöndlun farms og vista við störf annarra skipverja og störf hlutaðeigandi verndarfulltrúa hafnar;
- .4 gera tillögur um breytingar á verndaráætlun skips;
- .5 tilkynna verndarfulltrúa útgerðarfélags um alla annmarka og frávik sem í ljós koma við innri úttektir, reglubundið endurmat, öryggisskoðanir og sannprófun á að kröfum sé fullnægt og að hrinda í framkvæmd úrbótum;
- .6 efla skilning á skipsvernd og árvekni um borð;
- .7 tryggja að skipverjar hljóti fullnægjandi þjálfun, eftir því sem við á;
- .8 tilkynna um öll váatvik;
- .9 samræma framkvæmd verndaráætlunar skips í samstarfi við verndarfulltrúa útgerðarfélags og hlutaðeigandi verndarfulltrúa hafnar; og
- .10 tryggja að verndarbúnaði skips, ef einhver er, sé beitt rétt, hann sé prófaður, stilltur og honum haldið við.

13 Kennsla, þjálfun og æfingar á sviði skipsverndar

13.1 Verndarfulltrúi útgerðarfélags og viðeigandi starfslið í landi skal öðlast þekkingu og þjálfun með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

13.2 Verndarfulltrúi skips skal öðlast þekkingu og þjálfun með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

13.3 Þeim skipverjum sem hafa sérhæfðum skyldum að gegna á sviði siglingaverndar skal vera ljós ábyrgð sín á sviði siglingaverndar eins og lýst er í verndaráætlun skips og þeir skulu hafa til að bera fullnægjandi þekkingu og hæfni til að gegna skyldum sínum með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

13.4 Í því skyni að tryggja árangursríka framkvæmd verndaráætlunar skips skulu æfingar fara fram með hæfilegu millibili sem ákvarðast af gerð skipsins, breytingum á mannahaldi skipsins, þeirri hafnaraðstöðu sem skipinu er ætlað að halda til og öðrum aðstæðum sem máli skipta með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

13.5 Verndarfulltrúi útgerðarfélags skal tryggja árangursríka samhæfingu og framkvæmd verndaráætlunar skips með því að taka þátt í æfingum með hæfilegu millibili með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

14 Hafnavernd

14.1 Höfn ber að haga ráðstöfunum sínum í samræmi við þau vástig sem sú ríkisstjórn samningsaðila, sem fer með lögsögu á því svæði þar sem höfnin er, setur. Framfylgja skal verndarráðstöfunum og starfsreglum hafnaraðstöðu með þeim hætti að sem minnst óþægindi og tafir hljótist af fyrir farþega, skip, áhafnir og gesti, vöru og þjónustu.

14.2 Á vástigi 1 skulu eftirtaldar ráðstafanir gerðar með viðeigandi hætti í allri hafnaraðstöðu með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða, í því skyni að greina váatvik og grípa til fyrirbyggjandi ráðstafana:

- .1 tryggja að allar verndarráðstafanir hafnaraðstöðu virki eins og til er ætlast;
- .2 stýra aðgangi að hafnaraðstöðunni;
- .3 vakta hafnaraðstöðuna, þar með talin akkerislægi og viðlegukanta;
- .4 vakta svæði þar sem höft eru í gildi til að tryggja að einungis einstaklingar sem hafa til þess heimild fái þar aðgang;
- .5 hafa eftirlit með meðhöndlun farms;
- .6 hafa eftirlit með meðhöndlun vista skipsins; og
- .7 tryggja að samskiptaleiðir sem varða siglingavernd séu virkar og tiltækar.

14.3 Á vástigi 2 skal gripið til aukinna verndarráðstafana, sem tilgreindar eru í verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu, fyrir þá starfsþætti sem lýst er í kafla 14.2 með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

14.4 Á vástigi 3 skal gripið til frekari og sértækari verndarráðstafana, sem tilgreindar eru í verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu, fyrir þá starfsþætti sem lýst er í kafla 14.2 með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

14.4.1 Á vástigi 3 skulu hafnir þar að auki bregðast við og framkvæma öll þau fyrirmæli um vernd sem gefin kunna að vera af þeirri ríkisstjórn samningsaðila sem fer með lögsögu á því svæði þar sem hafnaraðstaðan er.

14.5 Þegar verndarfulltrúi hafnar verður þess áskynja að skip eigi í erfiðleikum með að uppfylla kröfurnar í kafla XI-2, eða í þessum hluta, eða að eitthvað hindrar að

gripið sé til viðeigandi ráðstafana og aðgerða eins og þeim er lýst í verndaráætlun skips og, þegar vástig 3 er í gildi, eigi í erfiðleikum með að fara eftir hvers konar verndarfyrirmælum sem gefin eru af þeirri ríkisstjórn sammingsaðila sem fer með lögsögu á því svæði þar sem hafnaraðstaða er, skulu verndarfulltrúi hafnar og verndarfulltrúi skips samræma viðeigandi aðgerðir.

14.6 Þegar verndarfulltrúi hafnar verður þess áskynja að um borð í skipi gildi hærra vástig en í hafnaraðstöðu skal verndarfulltrúi hafnar greina lögbæru stjórnvaldi frá þessu og hann skal vera í sambandi við verndarfulltrúa skipsins og skulu þeir samræma viðeigandi aðgerðir ef þörf krefur.

15 Áhættumat fyrir hafnaraðstöðu

15.1 Áhættumat fyrir hafnaraðstöðu er nauðsynlegur og óaðskiljanlegur hluti þess að gera og viðhalda verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu.

15.2 Áhættumat fyrir hafnaraðstöðu skal gert af ríkisstjórn sammingsaðila sem fer með lögsögu á því svæði þar sem höfn er staðsett. Ríkisstjórn sammingsaðila getur falið viðurkenndum verndaraðila að gera áhættumat fyrir tiltekna hafnaraðstöðu innan lögsögu hennar.

15.2.1 Hafi áhættumat fyrir hafnaraðstöðu verið gert af viðurkenndum verndaraðila skal sú ríkisstjórn sammingsaðila sem fer með lögsögu á því svæði þar sem hafnaraðstöðu er endurskoðað og samþykkja áhættumatið og að farið sé eftir því samkvæmt þessum kafla.

15.3 Þeir einstaklingar sem annast áhættumat skulu hafa viðeigandi þekkingu til að meta öryggi hafnaraðstöðunnar samkvæmt þessum kafla með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

15.4 Áhættumat hafnaraðstöðu skal endurskoðað og uppfært með reglulegu millibili með tilliti til breytinga á ógnunum og/eða minni háttar breytinga á höfn og skal það ætíð endurskoðað og uppfært ef meiri háttar breytingar verða á hafnaraðstöðu.

15.5 Áhættumat fyrir hafnaraðstöðu skal að minnsta kosti fela í sér eftirfarandi:

- .1 greiningu og mat á mikilvægum eignum og grunnvirkjum sem áriðandi er að vernda;
- .2 greining á mögulegum ógnum við þessar eignir og grunnvirki og mat á líkum á að til þeirra komi svo unnt sé að koma á og forgangsraða verndarráðstöfunum;
- .3 greiningu, val á og forgangsröðun gagnráðstafana og breytingar á verkferlum og áhrifamætti þeirra með það að markmiði að styrkja siglingavernd; og
- .4 greiningu á veikleikum, þar á meðal mannlegum veikleikum, í grunnvirkjum, stefnu og starfsreglum.

15.6 Ríkisstjórnir sammingsaðila geta heimilað að áhættumat fyrir hafnaraðstöðu taki til fleiri en einnar hafnaraðstöðu ef rekstraraðili, staðsetning, starfsemi, búnaður og hönnun hafnaraðstöðu sem í hlut á er sá sami eða með svipuðum hætti. Ríkisstjórn

samningsaðila sem heimilar slíkt fyrirkomulag skulu senda Alþjóðasiglingamála- stofnuninni, IMO, upplýsingar þar að lútandi.

15.7 Við lok gerðar áhættumats fyrir hafnaraðstöðu skal gera skýrslu sem hefur að geyma yfirlit um það hvernig staðið var að gerð áhættumatsins, lýsingu á þeim veikleikum sem matið leiddi í ljós og lýsingu á þeim gagnráðstöfunum sem nota má til að bæta úr veikleikunum. Verja skal skýrsluna fyrir óheimilum aðgangi eða birtingu.

16 Verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu

16.1 Þróa skal og viðhalda verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu á grundvelli áhættumats sem gert er fyrir hverja hafnaraðstöðu og skal hún ná til snertiflata skips og hafnar. Í áætluninni skal taka tillit til hinna þriggja vástiga sem skilgreind eru í þessum hluta kóðans.

16.1.1 Með fyrirvara um ákvæðin í kafla 16.2 getur viðurkenndur verndaraðili gert verndaráætlun fyrir tiltekna hafnaraðstöðu.

16.2 Verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu skal hljóta samþykki þeirrar ríkisstjórnar samningsaðila sem fer með lögsögu þar sem hafnaraðstaða er.

16.3 Gera skal verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða og hún skal rituð á vinnutungumáli hafnarinnar. Verndaráætlun skal að minnsta kosti innihalda eftirfarandi:

1. ráðstafanir til að hindra að vopn eða önnur hættuleg efni og búnaður sem ætlaður er til að nota gegn einstaklingum, skipum eða höfnum og sem óheimilt er að flytja, berst til hafnaraðstöðu eða um borð í skip;
2. ráðstafanir til að hindra óheimilan aðgang að höfn, að skipum sem liggja þar við festar og að þeim svæðum innan hafnarsvæðisins þar sem höft eru í gildi;
3. fyrirmæli um viðbrögð við ógnunum eða brestum í verndarráðstöfunum, þar á meðal ráðstafanir til að halda uppi nauðsynlegustu starfsemi hafnaraðstöðu og/eða tengslum skips og hafnar;
4. fyrirmæli um viðbrögð við hvers konar verndarfyrirmælum þeirrar ríkisstjórnar samningsaðila sem fer með lögsögu þar sem hafnaraðstaða er og gefin kunna að vera á vástigi 3;
5. fyrirmæli um brottflutning fólks ef öryggi er ógnað og ef brestir koma í framkvæmd verndarráðstafana;
6. upplýsingar um skyldur starfsmanna hafnaraðstöðu sem starfa að siglingaverndinni og skyldur annarra starfsmanna að því er verndarráðstafanir varðar;
7. starfsreglur um samvinnu um verndarráðstafanir við skip;
8. starfsreglur um reglubundna endurskoðun og uppfærslu verndaráætlunarinnar;
9. starfsreglur um hvernig tilkynna skuli um váatvik;
10. nafn verndarfulltrúa hafnarinnar auk upplýsinga um það hvernig hægt sé að ná sambandi við hann á hvaða tíma sólarhringsins sem er;
11. ráðstafanir til að tryggja öryggi þeirra upplýsinga sem í verndaráætlun eru;
12. ráðstafanir til að tryggja öryggi farms og búnaðar til að meðhöndla farm í hafnaraðstöðunni;

- .13 starfsreglur um endurskoðun verndaráætlunar fyrir hafnaraðstöðu;
- .14 starfsreglur um viðbrögð ef kall berst frá vákallskerfi skips í höfninni; og
- .15 starfsreglur um hvernig er unnt að liðka til um landgönguleyfi skipverja og áhafnarskiptum og um aðgang gesta að skipinu, þar með talið um aðgang fulltrúa velferðarféлага sjómanna og verkalýðsfélaga.

16.3.1 Einstaklingar sem annast innri úttektir á þeim verndarráðstöfunum sem tilgreindar eru í verndaráætlun, eða leggja mat á beitingu þeirra, skulu vera ótengdir þeim verkefnum sem mat er lagt á nema það sé óframkvæmanlegt vegna stærðar og eðlis hafnaraðstöðunnar.

16.4 Verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu getur verið hluti af almennri öryggisáætlun hafnarinnar eða sérhverri annarri neyðaráætlun eða -áætlunum hafnarinnar.

16.5 Sú ríkisstjórn sammingsaðila sem hefur lögsögu þar sem hafnaraðstaða er skal ákveða hvaða breytingar á verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu skuli ekki taka gildi fyrir en viðeigandi breytingar hafa hlotið staðfestingu þessa ríkis.

16.6 Heimilt er að varðveita verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu á rafrænu formi. Ef það er gert skal vernda hana með aðferðum sem miða að því að hindra óheimila eyðingu hennar, förgun eða breytingu á henni.

16.7 Verja skal áætlunina fyrir óheimilum aðgangi eða birtingu.

16.8 Ríkisstjórnir sammingsaðila geta heimilað að verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu taki til fleiri en einnar hafnaraðstöðu ef rekstraraðili, staðsetning, starfsemi, búnaður og hönnun hafnaraðstöðu er með svipuðum hætti. Sérhver ríkisstjórn sammingsaðila sem leyfir slíkar fráviksráðstafanir skal senda Alþjóðasiglingamálastofnunni, IMO, upplýsingum þar að lútandi.

17 Verndarfulltrúi hafnar

17.1 Tilnefna skal verndarfulltrúa fyrir hverja höfn. Sami einstaklingur getur verið verndarfulltrúi fleiri en einnar hafnar.

17.2 Því til viðbótar sem tilgreint er annars staðar í þessum hluta kóðans felast ábyrgð og skyldur verndarfulltrúa hafnar í eftirfarandi, sem þó er ekki tæmandi upptalning:

- .1 gera ítarlega frumathugun á höfn með tilliti til gildandi áhættumats fyrir hafnaraðstöðu;
- .2 annast gerð og viðhald verndaráætlunar fyrir hafnaraðstöðu;
- .3 hrinda í framkvæmd og framfylgja verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu;
- .4 standa fyrir reglubundnum skoðunum á hafnaraðstöðunni til að tryggja að viðeigandi verndarráðstöfunum sé haldið við;
- .5 ráðleggja og koma á, eftir þörfum, viðeigandi breytingum á verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu til að bæta úr annmörkum og uppfæra áætlunina með tillit til breytinga sem máli skipta á höfninni;
- .6 hvetja starfsmenn hafnaraðstöðu til árvekni og efla skilning þeirra á hafnaverndinni;

- .7 tryggja að þeir starfsmenn sem bera ábyrgð á hafnavernd hljóti viðeigandi þjálfun;
- .8 sjá um að tilkynna til viðeigandi stjórnvalda um atvik sem orðið hafa og ógnað hafa hafnarverndinni og halda skrár um þau;
- .9 samræma framkvæmd verndaráætlunar fyrir hafnaraðstöðu í samstarfi við verndarfulltrúa útgerðarfélags og hlutaðeigandi verndarfulltrúa skips;
- .10 sjá um nauðsynlegt samráð við fyrirtæki og stofnanir á sviði öryggismála, eftir því sem við á;
- .11 tryggja að farið sé eftir viðmiðunum um starfsmenn sem bera ábyrgð á hafnarverndinni;
- .12 tryggja að verndarbúnaður, ef einhver er, sé notaður á réttan hátt, prófaður, stilltur og honum haldið við; og
- .13 aðstoða verndarfulltrúa skips, sé þess óskað, við að staðfesta deili á þeim sem leita eftir að komast um borð í skip.

17.3 Veita skal verndarfulltrúa hafnar allan nauðsynlegan stuðning við að uppfylla þær skyldur sem á hann eru lagðar samkvæmt kafla XI-2 og þessum hluta kóðans.

18 Kennsla, þjálfun og æfingar vegna hafnaverndar

18.1 Verndarfulltrúi hafnar og þeir starfsmenn hafnaraðstöðu sem gegna hlutverki við hafnavernd skulu hafa til að bera þekkingu og hafa öðlast þjálfun á þessu sviði með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

18.2 Þeir starfsmenn hafnaraðstöðu sem hafa sérstöku hlutverki að gegna við hafnaverndina skulu vera meðvitaðir um verkefni sín og ábyrgð á því sviði, eins og þessu er lýst í verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu, og þeir skulu hafa til að bera nægilega þekkingu og hæfni til að sinna þeim störfum sem þeim verða falin á þessum vettvangi með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

18.3 Æfingar skulu haldnar með hæfilegu millibili til að tryggja fullnægjandi framkvæmd verndaráætlunar fyrir hafnaraðstöðu að teknu tilliti til eðlis þeirrar starfsemi sem fram fer í hafnaraðstöðu, breytinga á starfsliði hafnaraðstöðu, þeirra tegunda skipa sem höfnin þjónar og annarra kringumstæðna sem máli skipta og með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

18.4 Verndarfulltrúi hafnar skal tryggja markvissa samræmingu og framkvæmd verndaráætlunar fyrir hafnaraðstöðu með því að taka þátt í æfingum með hæfilegu millibili með tilliti til leiðbeininganna í B-hluta þessa kóða.

19 Sannprófun og útgáfa skírteina fyrir skip

19.1 Sannprófun

19.1.1 Sérhvert skip sem þessi hluti kóðans nær til skal gangast undir eftirfarandi sannprófun:

- .1 fyrsta sannprófun áður en skip er tekið í notkun eða áður en skírteini það sem krafist er í kafla 19.2 er gefið út í fyrsta skipti, en í henni felst ítarlega sannprófun á verndarbúnaði skips og öllum búnaði sem honum kann að tengjast og um er fjallað í viðeigandi ákvæðum í kafla XI-2, þessum hluta kóðans og samþykktri verndaráætlun skipsins. Þessi sannprófun skal tryggja að verndarbúnaður skipsins og öryggisbúnaður honum tengdur

- fullnægi að öllu leyti viðeigandi kröfum í kafla XI-2 og þessum hluta kóðans, sé í viðunandi ástandi og henti þeim rekstri sem skipinu er ætlað í;
- .2 endurnýjunarsannprófun sem fer fram með millibili sem stjórnvöld tilgreina en þó ekki sjaldnar en á fimm ára fresti, nema þegar ákvæði kafla 19.3 eiga við. Þessi sannprófun skal tryggja að verndarbúnaður skipsins og öryggisbúnaður honum tengdur fullnægi að öllu leyti gildandi kröfum í kafla XI-2, þessum hluta kóðans, samþykkttri verndaráætlun skipsins, sé í viðunandi ástandi og henti þeim rekstri sem skipinu er ætlað í;
 - .3 að minnsta kosti ein millisannprófun. Ef aðeins er gerð ein millisannprófun skal hún fara fram einhvern tíma á þriðja gildisári skírteinis eins og skilgreint er í reglu I/2(n). Í millisannprófun skal skoða verndarbúnað skipsins og tengdan öryggisbúnað til að tryggja að hann sé ávallt í fullnægjandi ástandi til að gegna hlutverki sínu í þeim rekstri sem skipinu er ætlaður. Staðfestingu á millisannprófun skal skrá í skírteinið;
 - .4 aðrar viðbótarsannprófanir sem stjórnvöld kunna að krefjast.

19.1.2 Sannprófanir á skipum skulu framkvæmdar af embættismönnum stjórnvalds. Stjórnvöldum er þó heimilt að fela sannprófunina viðurkenndum verndaraðila sem um getur í reglu XI-2/1.

19.1.3 Hlutaðeigandi stjórnvald skal í öllum tilfellum ábyrgjast til fulls að sannprófanir séu ítarlegar og markvissar og skal tryggja að nauðsynlegar ráðstafanir séu gerðar til að fullnægja þessari skyldu.

19.1.4 Verndarkerfi skips og öllum öryggisbúnaði sem því tengist skal að sannprófun lokinni halda við þannig að kerfi og búnaður standist ákvæðin í reglum XI-2/4.2 og XI-2/6 í þessum hluta kóðans og samþykkttri verndaráætlun skipsins. Eftir að sannprófun samkvæmt kafla 19.1.1 hefur farið fram má ekki gera breytingar á verndarkerfi skipsins, öryggisbúnaði því tengdum eða samþykkttri verndaráætlun skips án leyfis stjórnvalds.

19.2 Útgáfa og áritun skírteina

19.2.1 Gefið skal út alþjóðlegt siglingaverndarskírteini eftir að fyrsta sannprófun eða endurnýjunarsannprófun samkvæmt ákvæðum í kafla 19.1 hefur farið fram.

19.2.2 Skírteini þetta skal gefið út og áritað af stjórnvaldi eða viðurkenndum verndaraðila sem starfar í umboði stjórnvalds.

19.2.3 Önnur ríkisstjórn samningsaðila getur, að beiðni stjórnvalds, komið því til leiðar að skip sæti sannprófun og ef hún telur að farið hafi verið eftir ákvæðunum í kafla 19.1.1 skal það gefa út eða heimila útgáfu á alþjóðlegu siglingaverndarskírteini til viðkomandi skips og, þegar við á, árita eða heimila áritun þessa skírteinis í samræmi við ákvæði þessa kóða.

19.2.3.1 Afrit skírteinis og afrit sannprófunarskýrslu skulu send eins fljótt og unnt er til þess stjórnvalds sem óskaði eftir sannprófuninni.

19.2.3.2 Í skírteini sem gefið er út á þennan hátt skal vera yfirlýsing um að það sé gefið út samkvæmt beiðni stjórnvalds og sé jafngilt og njóti sömu viðurkenningar og skírteini sem gefið er út samkvæmt ákvæðum kafla 19.2.2.

19.2.4 Alþjóðlega siglingaverndarskírteinið skal gefið út í samræmi við fyrirmynd í viðauka við þennan kóða. Ef notað er annað tungumál en enska, franska eða spænska skal fylgja með þýðing á eithvert þessara tungumála.

19.3 Gildistími og gildistaka skírteinis

19.3.1 Gildistími alþjóðlegs siglingaverndarskírteinis skal ákveðið af stjórnvaldi en skal þó aldrei vera lengri en fimm ár.

19.3.2 Sé lokið við endurnýjunarsannprófun innan þriggja mánaða áður en gildandi skírteini rennur út tekur hið nýja skírteini gildi á þeim degi sem endurnýjunarsannprófun lýkur og gildir að tilteknum degi innan fimm ára frá þeim degi sem eldra skírteinið fellur úr gildi.

19.3.2.1 Sé lokið við endurnýjunarsannprófun eftir að gildandi skírteini rennur út tekur hið nýja skírteini gildi á þeim degi sem endurnýjunarsannprófun lýkur og gildir að tilteknum degi innan fimm ára frá þeim degi sem eldra skírteinið fellur úr gildi.

19.3.2.2 Sé lokið við endurnýjunarsannprófun meira en þremur mánuðum fyrir gildislokadag gildandi skírteinis skal nýja skírteinið gilda frá þeim degi sem lokið er við endurnýjunarskoðun til tiltekins dags innan fimm ára frá þeim degi sem endurnýjunarsannprófun lýkur.

19.3.3 Ef skírteini er gefið út til skemmri tíma en fimm ára getur stjórnvald framlengt gildistíma þess fram yfir gildislokátíma að þeim hámarkstíma sem tilgreindur er í kafla 19.3.1 að því tilskildu að sannprófanirnar sem getið er um í kafla 19.1.1 og eiga við þegar skírteini er gefið út til fimm ára séu framkvæmdar með viðeigandi hætti.

19.3.4 Sé lokið við endurnýjunarsannprófun, en ekki er unnt að gefa út nýtt siglingaverndarskírteini eða koma því um borð í skipið áður en það skírteini sem fyrir er rennur út, getur stjórnvald eða viðurkenndur verndaraðili sem starfar í umboði þess áritað eldra skírteinið og skal það þá gilda í tiltekið tímabil sem ekki má vera lengra en fimm mánuðir frá gildislokadegi skírteinisins.

19.3.5 Sé skip ekkistatt í höfn þar sem unnt er að framkvæma sannprófun þegar skírteini fellur úr gildi getur stjórnvald framlengt gildistíma þess en framlengingin skal aðeins vara í þann tíma sem nauðsynlegur er til að ljúka sjóferð sinni til hafnar þar sem unnt er að láta sannprófa það og þetta skal því aðeins gert að það virðist réttmætt og sanngjarnt. Framlenging skal aldrei gefin út til lengri tíma en þriggja mánaða og skylt er því skipi sem fengið hefur slíka framlengingu að láta endurnýja skírteini sitt þegar það kemur næst í þá höfn þar sem á að sannprófa það og má ekki láta úr þeirri höfn án þess að vera með nýtt skírteini. Að endurnýjunarsannprófun lokinni skal gefið út nýtt skírteini sem gildir til tiltekins dags innan fimm ára frá gildislokadegi gildandi skírteinis áður en framlenging var veitt.

19.3.6 Hafi gildistími skírteinis skips, sem er í stuttum ferðum, ekki verið framlengdur samkvæmt fyrrgreindum ákvæðum þessa kafla getur stjórnvald framlengt gildistímamann um allt að einn mánuð frá gildislokadegi. Að endurnýjunarsannprófun lokinni skal gefið út nýtt skírteini sem gildir til tiltekins dags innan fimm ára frá gildislokadegi áður en framlenging var veitt.

19.3.7 Ef millisannprófun lýkur fyrir lok þess tímabils sem tilgreint er í kafla 19.1.1 skal:

- .1 breyta gildislokadegi skírteinisins með áritun til dagsetningar innan þriggja ára frá lokum millisannprófunar;
- .2 gildislokadagur getur haldist óbreyttur svo fremi að ein eða fleiri millisannprófanir fari fram þannig að ekki sé farið fram yfir þau tímamörk sem tilgreind eru í kafla 19.1.1.

19.3.8 Skírteini sem gefið er út samkvæmt ákvæðum í kafla 19.2 fellur úr gildi við eftirfarandi kringumstæður:

- .1 ef viðeigandi sannprófanir eru ekki gerðar innan þeirra tímamarka sem tiltekin eru í kafla 19.1.1;
- .2 ef skírteinið er ekki áritað í samræmi við kafla 19.1.1.3 og 19.3.7.1, ef við á;
- .3 ef útgerðarfélag tekst á hendur ábyrgð á útgerð skips sem það hefur ekki áður gert út; og
- .4 ef skip er fært undir þjóðfána annars ríkis.

19.3.9 Í þeim tilvikum;

- .1 þegar skip er fært undan fána einnar ríkisstjórnar samningsaðila undir fána annarrar ríkisstjórnar samningsaðila skal sú ríkisstjórn samningsaðila sem skipið færðist frá senda hinni ríkisstjórn samningsaðila eins fljótt og hægt er allar upplýsingar um alþjóðlegt siglingaverndarskírteini skipsins áður en yfirfærslan á sér stað og afrit af öllum gögnum sem það varða ásamt afritum af skoðunarskýrslum, eða
- .2 þegar útgerðarfélag tekst á hendur ábyrgð á útgerð skips sem það hefur ekki gert út áður skal það útgerðarfélag sem gerði skipið út áður láta útgerðarfélaginu sem tekur við skipinu í té afrit af öllum upplýsingum um alþjóðlegt siglingaverndarskírteini þess og þeim sannprófunarskýrslum sem tilgreindar eru í kafla 19.4.2, eins fljótt og hægt er.

19.4 Útgáfa bráðabirgðaskírteinis

19.4.1 Skírteinin sem tilgreind eru í kafla 19.2 skulu því aðeins gefin út að stjórnvaldið sem gefur skírteini út sé fyllilega sannfært um að skipið uppfylli kröfurnar í kafla 19.1. Eftir 1. júlí 2004 gildir þó eftirfarandi í eftirtöldum fjórum tilvikum:

- .1 ef skip hefur ekki skírteini þegar það er afhent eða fer í rekstur á nýjan leik eftir hlé;
- .2 flutningur skips undan fána ríkisstjórnar samningsaðila undir fána annarrar ríkisstjórnar samningsaðila;
- .2 flutningur skips undir fána ríkisstjórnar samningsaðila frá ríki sem er ekki ríkisstjórn samningsaðila; eða

- .4 ef útgerðarfélag tekst á hendur ábyrgð á útgerð skips sem það hefur ekki áður gert út

Þar til skírteini það sem vísað er til í kafla 19.2 hefur verið gefið út getur stjórnvald komið því til leiðar að gefið verði út alþjóðlegt siglingaverndarskírteini til bráðabirgða eftir þeirri fyrirmynd sem gefin er í viðauka við þennan hluta kóðans.

19.4.2 Alþjóðlegt siglingaverndarskírteini til bráðabirgða skal því aðeins gefið út að stjórnvald eða viðurkenndur verndaraðili sem starfar í umboði þess hafi sannreynt að:

- .1 lokið sé áhættumati fyrir skip sem krafist er í þessum hluta kóðans;
- .2 eintak af verndaráætlun skips sem uppfyllir kröfur kafla XI-2 og A-hluta þessa kóða sé um borð og hafi verið lagt fram til skoðunar og samþykktar og að verndaráætluninni sé framfylgt um borð í skipinu;
- .3 í skipinu sé vákallsbúnaður sem uppfyllir kröfurnar í reglu XI-2/6, ef þess er krafist;
- .4 verndarfulltrúi útgerðarfélags:
 - .1 hafi tryggt:
 - .1 að farið hafi verið yfir verndaráætlun skips til að ganga úr skugga um að hún uppfylli kröfur þessa hluta kóðans;
 - .2 að áætlunin hafi verið lögð fram til samþykktar; og
 - .3 að áætluninni um borð í skipinu sé framfylgt; og
 - .2 gerðar hafi verið nauðsynlegar ráðstafanir, þar á meðal um æfingar og þjálfun og úttektir, sem sannfæri verndarfulltrúa útgerðarfélags um að skipið muni innan sex mánaða standast þá sannprófun sem krafist er í kafla 19.1.1.1.
- .5 gerðar hafi verið ráðstafanir til að framkvæma þær sannprófanir sem krafist er í kafla 19.1.1.1;
- .6 skipstjóri, verndarfulltrúi skips og aðrir í áhöfn skips er hafa sérstökum skyldum að gegna á sviði siglingaverndar þekki verkefni sín og ábyrgð eins og tilgreint í þessum hluta kóðans og viðeigandi ákvæði í verndaráætlun skips, sem skal vera tiltæk um borð; og hafi fengið þessar upplýsingar á vinnutungumáli skipverja eða tungumáli sem áhöfn skilur; og
- .7 verndarfulltrúi skips standist þær kröfur sem gerðar eru í þessum hluta kóðans.

19.4.3 Stjórnvald, eða viðurkenndur verndaraðili í umboði þess, getur gefið út alþjóðlegt siglingaverndarskírteini til bráðabirgða.

19.4.4 Gildistími alþjóðlegs siglingaverndarskírteinis til bráðabirgða skal vera sex mánuðir eða þar til gefið er út skírteini það sem krafist er í kafla 19.2, hvort sem gerist áður, og ekki má framlengja gildistíma bráðabirgðaskírteinis.

19.4.5 Ríkisstjórn sammingsaðila má ekki koma því til leiðar að alþjóðlegt siglingaverndarskírteini til bráðabirgða verði gefið út í framhaldi af fyrra bráðabirgðaskírteini skips ef stjórnvald eða viðurkenndur verndaraðili álitur að í beiðni skips eða útgerðarfélags um þetta felist viðleitni til að komast hjá því að fylgja til fulls reglum í kafla XI-2 og þessum hluta kóðans að liðnum gildistíma upphaflegs bráðabirgðaskírteinis sem ákveðinn er í kafla 19.4.4.

19.4.6 Hvað reglu XI-2/9 snertir er ríkisstjórnnum samningsaðila heimilt að sannreyna hvort kröfur í köflum 19.4.2.4 og 19.4.2.6 hafi verið uppfylltar áður en alþjóðlegt siglingaverndarskírteini til bráðabirgða er tekið gilt.