



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 2.5.2003
KOM(2003) 229 slutlig

2003/0089 (COD)

**KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH
REGIONKOMMITTÉN**

om förbättring av sjöfartsskyddet

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar

(framlagt av kommissionen)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN om förbättring av sjöfartsskyddet	3
1. Inledning	3
1.1. De potentiella hoten	4
1.2. Sjötransportens roll i Europeiska unionens utrikeshandel	4
1.3. Fartyg som seglar under EU-flagg och fartyg som kontrolleras av Europeiska unionen.....	5
1.4. Hamnarna i gemenskapen	5
2. Den internationella medvetenheten om vikten av att förbättra sjöfartsskyddet.....	6
2.1. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).....	6
2.2. Internationella arbetsorganisationen (ILO).....	8
2.3. Världstullorganisationen (WCO).....	8
2.4. G8.....	9
2.5. Förenta staternas säkerhetsarbete.....	10
2.6. Åtgärder inom gemenskapen.....	11
3. Sjöfartsskyddet: en utmaning vad gäller effektivitet, enhetlighet och ömsesidigt erkännande	13
3.1. Genomförande av sjöfartsskyddsåtgärder	14
3.1.1. Internationell sjötransport	14
3.1.2. Särskilda fall: Sjöfart inom gemenskapen och hamnar som tillfälligt används för internationell sjöfart	16
3.1.3. Kryssningsfartyg	16
3.1.4. Fartyg i nationell fart.....	17
3.2. Sjöfartsskyddet i gemenskapens hamnar	17
3.3. Bättre säkerhet i logistikkedjan som helhet	18
3.4. Kontroll och administration av sjöfartsskyddet.....	19
3.5. Villkoren för försäkring mot risker vid sjötransport.....	20
3.6. Internationellt ömsesidigt erkännande	20
4. Sammanfattning	21

MOTIVERING.....	25
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.....	35
BILAGA 1.....	47
BILAGA 2.....	58
BILAGA 3.....	89
FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT	154
KONSEKVENSANALYS FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG	160

KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN

om förbättring av sjöfartsskyddet

1. INLEDNING

Vi har nyligen fått bevis på att inget land i världen är skyddat från hot från terrorister. Vilka motiven än är kan dessa attentat inträffa var som helst och när som helst. Sjöfarten är inget undantag.

Detta är tyvärr ingen nyhet för Europeiska unionen vars medlemsstater har vidtagit ett flertal åtgärder för att skydda sina medborgare och sina transporter. Kommissionen har redan tagit tag i frågan om passagerares säkerhet på kryssningsfartyg i Europa i vitboken om transport.¹ Kommissionen anser att man bör förbättra säkerheten i hela logistikkedjan i samband med sjötransporter – från leverantör till konsument. Eftersom säkerheten i transportkedjan inte är större än dess svagaste punkt bör man samtidigt behandla frågan om multimodala transporter för att förbättra transportsäkerheten som helhet.

Dessutom föreslår kommissionen i sitt meddelande ”En framtida integrerad förvaltning av EU-medlemsstaternas yttre gränser”² metoder för arbete och samverkan på unionsnivå för att göra det möjligt för gränsbevakningspersonalen att samordna sin verksamhet inom en övergripande strategi där man också beaktar de många olika dimensioner som finns när det gäller förvaltningen av de yttre gränserna. Meddelandet inriktar sig på personer och grundar sig på Schengen-avtalet. Det kommer att följas av ett andra meddelande som inriktar sig på varor av alla kategorier.

I detta meddelande behandlas i ett första steg enbart sjötransporternas del av denna kedja.

1.1. De potentiella hoten

Alla fartyg kan användas som vapen, bli bärare av massförstörelsevapen eller omedvetet transportera farlig last om det saknas lämpliga skyddsåtgärder och kontroller av desamma. Terrorister kan attackera ett fartyg via en annan båt eller från själva fartyget genom tidigare infiltration eller genom att ta sig ombord med våld. Passagerarfartyg är särskilt intressanta mål eftersom ett stort antal människoliv hotas direkt. Lastfartyg är också utsatta och kan bli farliga vapenbärare. Fartyg som transporterar farlig last kan även utsättas för att terrorister försöker spränga dem exempelvis i ett hamnområde med konsekvenser för människor och miljön som man lätt kan föreställa sig. Dessutom finns det en risk för illegal sjötransport av

¹ KOM(2001) 370 av den 12 september 2001.

² KOM(2002) 233 slutlig av den 7 maj 2002.

kärnämnen och bakteriologiska och kemiska produkter som är avsedda att användas mot destinationslandet.

1.2. Sjötransportens roll i Europeiska unionens utrikeshandel

Sjötransporten är central för gemenskapens ekonomi och handel, vilket framgår av nedanstående siffror. Det är därför viktigt att förbättra säkerheten så att operatörernas förtroende för denna tillgång bibehålls eller till och med stärks. De insatser som en höjning sjöfartsskyddet för fartyg och hamnar innebär bör ses i ljuset av flottans och sjöfartshandelns betydelse för Europeiska unionens ekonomi som beskrivs närmare i punkterna 1.3 och 1.4 nedan.

Sammanlagt uppgick unionens export under 2001 till 981 miljarder euro och importen till 1 027 miljarder euro³. Europeiska unionen är den största handelspartnern till två tredjedelar av världens länder. Öppna marknader (och gränser) är som bekant ett av de viktigaste målen i EU:s handelspolitik.

Europeiska unionens logistiksystem för sjöfart, däribland lasttransport, hamnar och hamnverksamhet, används vid mer än två tredjedelar av handeln mellan gemenskapen och resten av världen. Det är därför viktigt att förbättra säkerheten inom sjötransporten och samtidigt bibehålla dess konkurrenskraft genom att underlätta handel.

1.3. Fartyg som seglar under EU-flagg och fartyg som kontrolleras av Europeiska unionen

Marknadsandelen för den flotta som kontrolleras av europeiska redare har legat på ungefär 34 % av världstonnaget under de senaste tio åren.

Flottan består av cirka 8 800 fartyg, varav 1 966 oljetankfartyg, 1 702 bulkfartyg, 1 104 containerfartyg, 3 428 lastfartyg (vanliga lastfartyg och ro-ro-fartyg) samt 685 passagerarfartyg⁴. I volym innebär detta en transportkapacitet på mer än 257 miljoner ton, inklusive mer än 3,15 miljoner TEU (containrar). Mätt i tonnage är 67 % av denna flotta registrerad utanför Europeiska unionen. Föga förvånande kontrolleras en stor del av de fartyg som seglar under flagg från Panama, Liberia, Bahamas, Cypern och Malta av redare och operatörer i Europeiska unionen. Den flotta som seglar under Europeiska unionens flagg utgör 13 % av världsfloTTans tonnage, dvs. omkring 102 miljoner ton, och består av 4 200 fartyg. På fartygen arbetar 180 000 sjömän varav 40 % är medborgare i tredje land.

1.4. Hamnarna i gemenskapen

Europeiska unionen har en kuststräcka på 35 000 kilometer och hundratals hamnar. Varje år passerar ungefär två miljarder ton varor gemenskapens hamnar och dessa produkter är av stor vikt både för den europeiska ekonomin och för handeln med övriga regioner i världen (råolja, fasta bränslen, mineraloljor och förädlade produkter). Det bör observeras att 90 % av Europeiska unionens handel med råolja sker med tankfartyg och nästan 70 % av de tankfartyg som importerar råolja till

³ Källa: Europeiska kommissionen, GD Handel.

⁴ Uppgifter den 1 januari 2001, fartyg med en bruttodräktighet av 1 000 eller mer. Källa: Institute of Shipping Economics and Logistics, Shipping Statistics 2001.

unionen går utmed kusterna i Bretagne och Engelska kanalen. Hamnverksamheten i EU var under 1999 uppdelad enligt följande (i miljoner ton/km):

Region	Oceantrafik	Interregional trafik	Regional trafik	Totalt
Östersjön	53	101	50	204
Nordsjön	404	414	183	1001
Atlanten	153	219	10	382
Medelhavet	304	87	126	517
Totalt	914	821	369	2104

Tabell 1. Uppskattning av hamnverksamheten i Europeiska unionen per region 1999. I miljoner ton/km – GD Transport och energi.

I bilaga 1 återfinns en lista över Europas 25 största hamnar mätt i trafikvolym och med tanke på deras utveckling vad gäller antal ton under perioden 1996-2000. Det bör observeras att de tjänster och hamnar som finns med i denna lista skiljer sig åt på många sätt (t.ex. vad gäller ställning, ägande, dimensioner, funktion och geografiska särdrag).

Det är knappast möjligt att fastställa ett system för att jämföra hamnars egenskaper. Även om en del hamnar är specialiserade på vissa varor, t.ex. olja och kemiska produkter, bilar eller färjetrafik, är de flesta utav dem öppna för all sorts verksamhet, även inom hamnområdet.

Ökningen inom sjötransporten är koncentrerad till containeranvändning på allt större fartyg, specialiserade hamnar samt organisering av "multi-spring"-färjetrafik. I början av 1990-talet växte det fram ett ökande antal nya hamnar och omlastningscentraler, så kallade "transshipment hubs".

* * *

Gemenskapens behörighet på sjöfartshandelsområdet och betydelsen av denna handel för ekonomin talar helt klart för ett ökat sjöfartsskydd i hela världen, och särskilt inom EU, inför en minst sagt osäker situation vad gäller terrorism.

2. DEN INTERNATIONELLA MEDVETENHETEN OM VIKTEN AV ATT FÖRBÄTTRA SJÖFARTSSKYDDET

Denna medvetenhet har på senaste tid visat sig genom allt intensivare arbete och åtgärder inom internationella fora och organ samt på regional nivå.

2.1. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)

Arbetet med att förbättra sjöfartsskyddet påbörjades inom IMO i februari 2002. Det avslutades den 12 december 2002 vid IMO:s diplomatkonferens genom antagandet av en ändring av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS – Safety Of Life At Sea) och av en internationell kod för sjöfartsskydd

på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS – International Ship and Port Facility Security).

SOLAS-konventionen innehöll tidigare bara bestämmelser som har att göra med sjösäkerheten. Syftet med ändringen och ISPS-koden är att öka sjöfartsskyddet för själva fartygstrafiken och för hamnanläggningarna⁵.

Ändringen av SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden innehåller tvingande bestämmelser. Del B i ISPS-koden innehåller rekommendationer som alla deltagande stater bör genomföra.

Dessa bestämmelser gäller passagerarfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 eller mer, flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och hamnanläggningar som betjänar fartyg i internationell fart.

De tvingande bestämmelserna bildar den nödvändiga ramen för att öka sjöfartsskyddet. Bestämmelserna rör permanent märkning av fartyg med ett identifieringsnummer, system för automatisk identifiering (AIS-transpondrar), skyddslarmsystem för larmning vid fientliga attacker på fartyget, och en fartygshistorik som fungerar som identifieringshandling och beskriver fartygets historia.

Bestämmelserna innehåller också ett antal aktiva och passiva skyddsåtgärder som är utformade enligt tre skyddsnivåer (normalt, förhöjt och exceptionellt skydd) och som genomförs i enlighet med en riskanalys. Det rör sig bland annat om att utse de ansvariga för skyddsåtgärdernas genomförande (fartygets, rederiets eller hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvariga), upprätta skyddsplaner med beaktande av riskanalyser (fartyg och hamnanläggningar) och att utfärda internationella sjöfartsskyddscertifikat. Vidare finns det bestämmelser om utbildning av berörd personal samt övningar.

Beroende på risken är för personer, egendom och miljö, kan det också upprättas en sjöfartsskyddsdeklaration mellan fartyget och den hamn det anlöper där ansvarsfördelningen fastställs. Det finns också möjlighet för hamnstatens myndigheter att utföra säkerhetskontroller av fartyget i hamnen eller innan det anländer. Det finns också klara bestämmelser för ansvarsområden och skyldigheter för alla de inblandade parterna (fördragslutande stater, rederier, befälhavare och hamnanläggningar).

⁵ Med hamnanläggning avses anläggningar där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum.

Del B i ISPS-koden utgörs av ett antal mycket detaljerade rekommendationer som är avsedda som riktlinjer för de olika berörda parterna vid genomförandet av de tvångsbestämmelserna. Vad gäller de fördragsslutande staternas ansvar rör det sig främst om riktlinjer för att utse en erkänd sjöfartsskyddsorganisation (som skall tillhandahålla skyddstjänster till hamnanläggningar och fartyg) och nationella eller regionala kontaktpunkter för sjöfartsskydd, samt riktlinjer för skyddsnivåer och informationsutbyte. I denna del av ISPS-koden finns också detaljerade förslag som riktar sig både till fartyg och hamnanläggningar om riskanalys, upprättande av skyddsplaner samt utbildning av personal och övningar. Dessutom finns det vägledning om hur och när en skyddsdeklaration bör upprättas mellan fartyget och den hamn det anlöper.

2.2 Internationella arbetsorganisationen (ILO)

Sjöfolket deltar direkt i den internationella godstransporten (däribland transport av farligt gods) och passagerartransporten. De har därmed tillgång till alla delar av hamnområdet, även de delar som har begränsat tillträde.

De speciella levnads- och arbetsförhållandena för sjöfolk har lett till att den internationella arbetsorganisationen (ILO) har antagit en bred samling konventioner och rekommendationer för just denna yrkesgrupp. I januari 2001 beslutade ILO att sammankalla till ett sjöfartssammanträde inom den internationella arbetskonferensen år 2005 för att anta ett dokument där man i största möjliga mån har samlat alla de sjöfartsnormer som idag återfinns i omkring 50 olika konventioner och rekommendationer.

I mars 2002 förde man emellertid upp en mer specifik fråga på dagordningen för det 91:a sammanträdet inom den internationella arbetskonferensen i juni 2003, nämligen den viktiga frågan om ett säkrare system för identifiering av sjöfolk i samband med en ändring av konvention nr 108 om identitetshandlingar för sjömän från 1958.

En av de frågor som har betraktats som viktiga i IMO:s arbete för att förbättra sjöfartsskyddet är för övrigt just identifiering av sjöfolk, vilket ligger inom ILO:s behörighet.

Sjöfolket måste vara försedda med handlingar genom vilka de kan identifieras på ett säkert och kontrollerbart sätt: med "säkert" avses att den person som innehar dokumentet verkligen är den person som det har utfärdats till, och med "kontrollerbart" menas att äktheten skall kunna kontrolleras gentemot källan.

2.3. Världstullorganisationen (WCO)

Världstullorganisationens råd antog i juni 2002 en resolution om skydd och underlättande av handel i den internationella logistikkedjan. En speciell arbetsgrupp uppbyggd kring fem prioriterade teman⁶ har upprättats inom WCO:s generalsekretariat för att fastställa tillämpningsåtgärder för att skydda den internationella handeln mot terroristattacker och förhindra att den internationella logistikkedjan används för smuggling av massförstörelsevapen för terrorism.

⁶ Juridiska frågor och procedurfrågor, handel och förbindelser med andra organisationer, kompetensutveckling, genomförande och information samt främjande åtgärder.

Arbetet förväntas leda till följande:

- Utarbetande av ett verktyg för behovsbedömning för att hjälpa tullmyndigheterna att upprätta skyddssystem för logistikkedjan.
- Tillgång för tullmyndigheterna till en databas hos WCO som innehåller uppgifter om tekniska kontroller och detektorutrustning.
- Ändring av WCO:s konvention från 1972 om containrar.
- Specifika arbetsuppgifter för den ovannämnda gruppen inför juni 2003:
 - Ändring av WCO:s datamodell så att även de viktigaste elementen för att upptäcka högriskförsändelser tas med.
 - Utarbetande av riktlinjer som hjälper WCO:s medlemmar att anta en rättslig grund för mottagning, överföring och utbyte av tulluppgifter samtidigt som man tar hänsyn till uppgifternas konfidentiella natur.
 - Utarbetande av riktlinjer avsedda att främja samarbete mellan tull och företag för att gynna säkerheten inom logistikkedjan och för att underlätta det internationella handelsflödet.

2.4. G8

Vid toppmötet i Kananaskis den 26–27 juni 2001 tog man upp sjöfartsskyddet både som en allmän fråga och i det särskilda fallet containrar.

Medlemmarna i G8 har därför kommit överens om ett antal gemensamma åtgärder för att främja säkrare transport samtidigt som handeln underlättas. Inom G8 kommer följande åtgärder att vidtas:

- Sjöfartsskydd

Man stödjer IMO:s ändring av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) så att

- datumet för installation av automatiska identifieringssystem (AIS) på vissa fartyg tidigareläggs till december 2004,
- det senast i juli 2004 blir obligatoriskt med skyddsplaner och skyddsansvariga på fartyg,
- det senast i juli 2004 blir obligatoriskt att utarbeta skyddsplaner och göra sjöfartsskyddsbedömningar för hamnanläggningar i hamnar som anlöps av fartyg i internationell fart.

- Sjöfartsskydd för containrar
 - På detta område kommer man att snarast möjligt tillsammans med övriga berörda internationella organisationer ta fram och genomföra ett system för ökat skydd för containrar på global nivå. Systemet går ut på att identifiera och inspektera containrar som utgör hög risk, och garantera att de bevaras intakta under hela transporten.
 - I samarbete med berörda länder som inte är medlemsstat i G8 vill man genomföra pilotprojekt för att utforma ett integrerat system för containersäkerhet.
 - Så snart som möjligt, helst före 2005, vill man genomföra gemensamma standarder för elektroniska tulldeklarationer och verka inom WCO för att uppmuntra länder utanför G8 att genomföra samma standarder.
 - Inom G8 och WCO vill man snarast påbörja arbetet med att kräva elektronisk förhandsinformation för containrar, bland annat uppgifter om deras placering och transportvillkor, så tidigt som möjligt i logistikkedjan.

Slutligen har G8:s medlemmar kommit överens om att inom FN och andra internationella behöriga organ utarbeta ett effektivt och proportionerligt säkerhetssystem för landtransporter och distribution av farliga ämnen som kan innebära allvarliga säkerhetsrisker.

En halvårsutvärdering av arbetet kommer att göras av G8.

2.5. Förenta staternas säkerhetsarbete

Efter händelserna den 11 september 2001 har Förenta staterna vidtagit ensidiga skyddsåtgärder som ofta genomförs före motsvarande bestämmelser under förhandling i internationella instanser. Särskilt sjöfartsskyddet betraktas som en inrikes säkerhetsfråga.

På parlamentsnivå har aktiviteten varit hög. Arbetet konkretiserades den 14 november 2002 i kongressens antagande av "Maritime Security Act of 2002" (S.1214). När denna lag har trätt i kraft i sin helhet kommer den att innebära att långtgående skyddskrav ställs på sjöfartsindustrin.

Inrättandet den 1 mars 2003 av ett stort ministerium för inrikes säkerhet (Department of Homeland Security) med över 20 statliga organ inom samma område ökar också effektiviteten hos de olika förvaltningar som för närvarande är inblandade i säkerhetsfrågor.

Tre typer av nyligen vidtagna åtgärder på sjöfartsområdet bör nämnas i detta sammanhang:

Initiativet för containersäkerhet: Sedan mitten av 2002 har Förenta staterna arbetat på "Container Security Initiative" (CSI), som i ett första skede är avsett att tillämpas i de 20 europeiska och asiatiska hamnar⁷ som har den största andelen av sjöfartshandeln med Förenta staterna via containrar.

Initiativet genomförs med hjälp av en grupp tullobservatörer och huvudelementen utgörs av

- fastställande av säkerhetskriterier som gör det möjligt att identifiera högriskcontainrar,
- förhandsundersökning av containrarna innan de anländer till en hamn i Förenta staterna,
- användning av tekniska hjälpmedel för att undersöka högriskcontainrar,
- införande av säkra containrar som möjliggör en intelligent övervakning.

Den amerikanska tullmyndigheten har lyckats att få de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna och i de flesta av de berörda asiatiska staterna att ansluta sig till initiativet⁸. Dessutom ansluter sig även andra hamnar till CSI⁹. Tyvärr har bestämmelserna utformats och genomförts utan hänsyn till gemenskapslagstiftningen och utan samråd med kommissionen som har sett sig tvungen att agera i enlighet med bestämmelserna i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

"24-timmars-regeln": I augusti 2002 meddelade de amerikanska myndigheterna att de hade för avsikt att ändra sin tullag så att sjötransportföretagen måste lämna sina fraktmanifest 24 timmar innan de påbörjar lastningen på fartyg som skall gå till Förenta staterna. Dessa uppgifter behövs för att den amerikanska tullen skall kunna bedöma risken vad gäller terroristhot som dessa containrar kan utgöra. Den nya regeln trädde i kraft den 2 december 2002 och den tillämpas sedan den 2 februari 2003.

Förslag om borttagande av bestämmelsen om visum för besättningslistan: Förslaget från Förenta staternas utrikesministerium innebär att man tar bort bestämmelsen om visum för besättningslistan på utländska fartyg som anlöper en amerikansk hamn. Bestämmelsen har fram till nu betraktats som allmän praxis trots att Förenta staterna är det enda större sjöfartsland som kräver visum för besättningen överhuvudtaget.

2.6. Åtgärder inom gemenskapen

Sjöfartsskyddet är en viktig fråga för kommissionen. Den uppmärksammades redan före händelserna den 11 september 2001, t.ex. i vitboken om transport där man tar upp behovet av att stärka säkerheten för passagerare på kryssningsfartyg i Europa.

⁷ Algéciras, Antwerpen, Bremerhaven, Busan, Felixtowe, Genua, Hamburg, Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, La Spezia, Laem Chabang, Le Havre, Nagoya, Rotterdam, Shanghai, Shenzhen, Singapore, Tokyo, Yokohama.

⁸ Den 13 februari 2003 var det bara hamnarna Kaohsiung (Taiwan) och Laem Chabang (Thailand) från listan ovan som inte hade ingått några avtal.

⁹ Den 13 februari 2003 hade hamnarna Göteborg (Sverige) och Klang och Tanjung Pelepas (Malaysia) ingått sådana avtal.

Kommissionen har därför utan reservationer ställt sig bakom IMO:s initiativ att ta upp frågan om sjöfartsskyddet inom sin organisation.

Europeiska unionen behöver globala lösningar på sjöfartsskyddsfrågan i ett globalt ekonomiskt sammanhang. Kommissionen uppmuntrar och stödjer därför allt arbete på internationell nivå som kan leda till konkreta och snabba resultat. Dialogen inom IMO, liksom inom alla andra internationella organ (G7/G8, ILO, WCO) samt med andra berörda parter, måste fortsätta. Kommissionen har därför valt att angripa frågan från flera infallsvinklar (transport, tull, immigration, handel, internationell politik etc.) dels vid möten med internationella samarbetspartners, bl.a. Förenta staterna, och dels inom det nödvändiga samarbetet med medlemsstaterna i samband med arbetet på sjöfartsskyddsområdet inom de internationella organisationerna (IMO, ILO och WCO). Kommissionen har starkt bidragit till att samordna medlemsstaternas ståndpunkter inom IMO. Medlemsstaterna har visat sig mycket positiva till detta initiativ genom att lämna in flera samordnade förslag till texter i syfte att nå fram till sjöfartsskyddsbestämmelser som resulterar i realistiska, effektiva och tillämpbara regler.

Kommissionen ställer sig negativ till alla ensidiga åtgärder som inte bara kan ge skadliga effekter för den internationella handeln utan även vara ofullständiga eller strida mot säkerhetsmålen vilka kräver globala lösningar.

I detta sammanhang är föreställningen att riskerna kan motarbetas effektivt genom åtgärder endast i de stora hamnarna och endast för containertransport högst tvivelaktig. Av samma skäl är den plötsligt införda 24-timmars-regeln som nämns ovan tveksam. Även om den kommer att bidra till den öppenhet som krävs för bland annat sjöfartsskyddet, medför den inre risker genom att den inte reglerar utvecklingen för de containrar som den skyddar under 24-timmars-perioden, och yttre risker genom det hot som den innebär för små operatörer som saknar tid och resurser för att anpassa sig ekonomiskt till bestämmelserna.

Inför denna situation och mot bakgrund av medlemsstaternas enskilda svar på Förenta staternas förfrågningar fick kommissionen den 18 mars 2003 mandat från rådet att förhandla om frågor inom gemenskapens kompetens för att tillsammans med den amerikanska tullmyndigheten nå fram till en överenskommelse mellan gemenskapen och Förenta staterna om utveckling av ett system för exportkontroll som tar hänsyn till behovet av säkerhet för den internationella handeln via containrar. Denna överenskommelse skall ersätta de bilaterala avtal som för närvarande förekommer mellan vissa medlemsstater och den amerikanska tullmyndigheten. Den kommer att baseras på principerna om ömsesidighet och icke-diskriminering som gäller för all handel mellan gemenskapen och Förenta staterna. På sikt kommer detta avtal att möjliggöra en gemensam kontroll av tillämpningen av de åtgärder som man har utarbetat tillsammans. Detta samarbete står naturligtvis också öppet för alla andra internationella handelspartners. Det kan nämnas i detta sammanhang att gemenskapen har inlett ett pilotprojekt som syftar till datorisering av exporttullkontroller, särskilt för de fall då platserna för export och utförsel ur gemenskapen ligger i två olika medlemsstater.

Kommissionen kan inte tillåta att åtgärder för att stärka sjöfartsskyddet gör att det uppstår illojal konkurrens mellan hamnar, särskilt inom gemenskapen. Gemensamma skyddsnormer och gemensamma kriterier för tullkontroller är nödvändiga för en integrerad gränsförvaltning. Som nämntes i inledningen är säkerhetskedjan inte starkare än sin svagaste länk. Kontrollerna måste därför genomföras överallt, på ett sätt som stör den internationella handelns effektivitet så lite som möjligt, och helst förbättrar den. **Ömsesidigheten är därför mycket viktig** eftersom Europeiska unionens säkerhet också äventyras i och med att risken kan komma från vilken ursprungsland som helst, vare sig det rör sig om Förenta staterna eller något annat land utanför gemenskapen. Gemenskapen måste därför försäkra sig om att alla fartyg från tredjeland som begär tillträde till dess hamnar drivs enligt tillräckliga sjöfartsskyddsvillkor. Detta är ett av syftena med det förslag till förordning som bifogas detta meddelande.

Det bör observeras att **Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande** över transportsäkerheten (CES 1156/2002) vid dess plenarmöte den 23 och 24 oktober 2002 **stödjer kommissionens analys både vad gäller själva sakfrågan och de föreslagna lösningarna.**

Kommissionen har dessutom inlett en undersökning för att mäta konsekvenserna av ett stärkt sjöfartsskydd. **Inom kommissionens ämnesövergripande strategi för skyddsfrågor förekommer även arbete på andra områden. Det rör sig främst om åtgärder på tullområdet för att skydda EU:s yttre gränser. Rådet har även bitt kommissionen att utföra en undersökning av genomförbarheten av havsgränskontroller. Undersökningen syftar till att förbättra kontrollerna och övervakningen vid havsgränserna, särskilt för att bekämpa illegal invandring denna väg. De planerade åtgärderna måste naturligtvis utredas mot bakgrund av samtliga berörda aspekter (sjöfartsskydd, fartygs- och passagerarsäkerhet, skatter, handel och hygien).**

I det ovan nämnda meddelandet KOM (2002) 233 föreslås även ett säkerhetssystem som kallas Prosecur som, beroende på typen av information eller risker, skulle ha till syfte att skapa direkta förbindelser och utbyten mellan hamn- och tullmyndigheter och de myndigheter som ansvarar för personkontrollen vid de yttre gränserna.

Inom planen för förvaltningen av EU:s yttre gränser (genom vilken stora delar av förslagen i meddelandet har genomförts) pågår även arbete för att ta fram en gemensam modell för riskanalys. Även om denna modell har tagits fram för förvaltning av de yttre gränserna skulle den kunna bidra till att utveckla liknande modeller för ett ökat sjöfartsskydd (och omvänt).

3. SJÖFARTSSKYDDET: EN UTMANING VAD GÄLLER EFFEKTIVITET, ENHETLIGHET OCH ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE

Det faktum att man tar större hänsyn till säkerheten inom sjöfarten får inte leda till en uppsjö av oproportionerliga och orimligt dyra åtgärder som vidtas mest för syns skull och saknar effektivitet.

Därför måste man först göra en realistisk riskanalys. Denna analys måste ses över regelbundet i syfte att anta nödvändiga skyddsåtgärder med tanke på den internationella miljön samtidigt som kostnaderna kontrolleras. Alla skyddsbestämmelser innebär permanenta åtgärder, t.ex. upprättande av planer, utseende av ansvariga myndigheter eller införande av viss teknik, men de innebär också flexibla åtgärder som endast vidtas inom ramen för en sund riskhantering när situationen kräver det. Dessa ytterligare åtgärder är oftast de mest resurskrävande och de bör inte vidtas i onödan. De åtgärder som har antagits av IMO är utformade efter denna grundtanke.

Skyddsaspekten bör dessutom integreras i sjötransportens alla stadier. Även om sjöfartsskyddet hittills inte har betraktats som en av de viktigaste frågorna måste det härnäst finnas med som grund för alla åtgärder i realistisk utsträckning, dvs. utan överdrifter. Det är till exempel uppenbart att man, särskilt i gemenskapens största hamnar som har ett ständigt flöde av containrar, inte kan kontrollera varje enhet, inte ens med röntgenutrustning (scanner). Å andra sidan är det också otänkbart att i framtiden godta att containrarnas innehåll beskrivs som "said to contain" (uppges innehålla). Det är alltså nödvändigt med större öppenhet och tydlighet i alla stadier av logistikkedjan. De tekniska framstegen och ansträngningarna för bättre organisation och ansvarsfördelning bör bidra till detta mål. Detta krävs för att man skall kunna garantera transportsäkerhet och smidig internationell handel.

Det är också viktigt att understryka att åtgärderna för att stärka sjöfartsskyddet inte enbart kommer att innebära en kostnad. De kommer också att föra med sig fördelar vad gäller arbetsskyddet i hamnar och till sjöss, skyddet för passagerare och skyddet av strategiska förråd. De kommer också att ge indirekta effekter för kampen mot alla typer av illegal trafik, beskattning och säkerheten för de transporterade varornas befordran. Åtgärderna kommer att ha en avskräckande effekt på grund av de utförda kontrollerna och underlätta kampen mot illegal trafik och bedrägeri¹⁰. Den ökade öppenheten i verksamheten kommer dessutom helt säkert att göra det möjligt att bättre organisera och tidsplanera åtgärderna vilket är till nytta för alla effektiva och hederliga operatörer.

3.1. Genomförande av sjöfartsskyddsåtgärder

Åtgärderna antogs den 12 december 2002 vid IMO:s diplomatkonferens. De gäller fartyg, rederier och hamnanläggningar. De bör genomföras snarast möjligt, och börja tillämpas senast den 1 juli 2004. Det är viktigt att gemenskapen, vars medlemsstater är parter till ändringen av SOLAS-konventionen och ISPS-koden, är en drivande kraft och fullt ut tillämpar de bestämmelser som har antagits av IMO.

3.1.1. Internationell sjötransport

Den internationella sjötransporten är tillämpningsområdet för de ovannämnda bestämmelserna. Förebyggande och förhindrande av terroristattacker mot sjötransporten kräver därmed skyddsåtgärder som främst måste vidtas av de berörda staterna. Det är därför viktigt att se till att de tillämpas på ett enhetligt sätt i

¹⁰ Som exempel kan nämnas att de scannrar som man använder för containrar i Rotterdams hamn kostade 15 miljoner euro att installera, och har under ett år inbringat 88 miljoner euro i tull- och skatteintäkter trots att bara två procent av containrarna kontrolleras på detta vis.

gemenskapen så att den internationella handelns kvalitets- och effektivitetsnivå bibehålls och illojal konkurrens mellan hamnar undviks.

Genomförandet av skyddsåtgärderna innebär ett intensivt förberedelsearbete för de berörda parterna (rederier och hamnmyndigheter), men också för de fördragsslutande parterna som har ett stort ansvar. Utan att gå in i detalj på åtgärderna i punkt 2.1 ovan är det viktigt att betona att staterna måste slutföra genomförandet av ett flertal åtgärder senast i juni 2004. Det rör sig bland annat om att fastställa regler för att definiera de tre skyddsnivåerna och villkoren för att införa dem, att godkänna de sjöfartsskyddsbedömningar som måste göras av hamnanläggningarna, fastställa listan över de hamnanläggningar som måste utse en sjöfartsskyddsansvarig och utarbeta en skyddsplan, godkänna denna skyddsplan och skyddsplanerna för fartygen under deras jurisdiktion, utfärda sjöfartsskyddscertifikat för dessa fartyg samt definiera de kontrollåtgärder som måste vidtas.

Rederierna måste å sin sida bland annat utse sina egna skyddsansvariga och sina fartygs skyddsansvariga, utvärdera fartygens säkerhet och upprätta skyddsplaner samt utrusta fartygen med tekniska hjälpmedel (AIS, larmutrustning och märkning) i enlighet med de nya IMO-bestämmelserna.

Kommissionen vill betona att man dessutom kommer att stödja teknisk forskning om och främjande av satellitnavigeringstillämpningar (Galileo och GPS) som, tillsammans med en effektiv politik för radio- och telekommunikation, gör det möjligt att förbättra inte endast sjöfartsskyddet utan även sjösäkerheten, navigeringen och förvaltningen på detta område.



Ändringen av SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden innehåller tvingande bestämmelser, men vissa av dem kräver tolkning och anpassning. Del B i ISPS-koden innehåller rekommendationer som alla deltagande stater bör genomföra.

Kommissionen anser därför att det är nödvändigt att tillhandahålla riktlinjer för tolkning och ett harmoniserat genomförande av bestämmelserna samt för gemenskapskontroll av desamma, så att medlemsstaterna ges bästa möjliga förutsättningar att genomföra dem i tid. Det är också nödvändigt att i hela EU garantera rättvisa villkor för tillträde till och kontroll av marknader och verksamhet inom sjöfartssektorn.

Av samma skäl anser kommissionen att det är nödvändigt att vissa av rekommendationerna i del B i ISPS-koden görs obligatoriska, dels för att höja den eftersträlvade skyddsnivån, och dels för att undvika olika tolkningar i olika medlemsstater.

Det bör även observeras att vissa bestämmelser i ändringen av SOLAS-konventionen från december 2002 påverkar instrument som redan ingår i gemenskapslagstiftningen. Det rör sig om bestämmelserna om systemet för automatisk fartygsidentifiering (AIS), fartygens identifieringsnummer och en fartygshistorik.

3.1.2. *Särskilda fall: Sjöfart inom gemenskapen och hamnar som tillfälligt används för internationell sjöfart*

En av principerna för gemenskapens transportpolitik är att uppmuntra användning av olika transportsätt för att undvika flaskhalsar och överbelastning på vissa områden (särskilt vägtrafiken). I detta sammanhang blir sjöfarten mellan och inom medlemstaterna särskilt intressant. Det är därför viktigt att bevara den flexibilitet som sjöfarten innebär.

I detta syfte anser kommissionen att de alternativa sjöfartsskyddsbestämmelser som återfinns i ändringen av SOLAS-konventionen bör tillämpas på sjöfarten inom gemenskapen. Medlemsstaterna uppmanas därför att sinsemellan ingå bi- eller multilaterala avtal enligt ändringen av SOLAS-konventionen¹¹, särskilt de avtal som krävs för att främja regelbunden närsjöfart inom gemenskapen. När denna möjlighet utnyttjas inom gemenskapen måste man emellertid göra en tydlig åtskillnad mellan de hamnanläggningar som används för trafik inom gemenskapen och de hamnanläggningar som används för utrikesfart, och låta dem omfattas av olika krav.

När det gäller hamnar som endast tillfälligtvis används för internationella transporter är det onödigt kostsamt att ständigt tillämpa åtgärderna i de ovan nämnda internationella instrumenten. En mer flexibel och ekonomisk lösning är att åtgärderna endast sätts in vid de tillfällen då internationella transporter verkligen äger rum. Kommissionen anser därför att man i dessa fall inom gemenskapen bör tillämpa de flexibla bestämmelser som återfinns i ändringen av SOLAS-konventionen¹² från fall till fall så att åtgärderna bara sätts in när det är strikt nödvändigt.

3.1.3. *Kryssningsfartyg*

I sjöfartsskyddsarbetet inom IMO ingår inga specifika åtgärder som särskilt gäller kryssningsfartyg. Kommissionen anser emellertid, vilket redan har nämnts i vitboken om transport, att man bör ägna särskild uppmärksamhet åt sådana fartyg. Med tanke på resornas natur och det stora antalet passagerare ombord kan kryssningsfartygen utgöra måltavlor för attacker på samma sätt som andra kollektiva transportmedel. Det är därför viktigt att i första hand stärka kontrollerna av tillträdet ombord på dessa fartyg, både för personer, deras ägodelar och för fartygets proviantering. Som exempel kan nämnas de bestämmelser som tillämpas för passagerare vid ombordstigning på kryssningsfartyg i hamnen i Genua och som verkar vara inspirerade av praxis inom luftfarten. Kommissionen finansierade år 2002 en undersökning om mer omfattande skydds krav för passagerare på kryssningsfartyg i EU:s hamnar i Medelhavet. Resultaten från denna undersökning, tillsammans med resultaten från en större undersökning om den samlade skyddssituationen för hamnar, kommer delvis att ligga till grund för ett kommande förslag om hamnskyddsbestämmelser. Frågan om kontroll av passagerare och eventuellt besättning på kryssningsfartyg skulle kunna utredas inom ramen för en omarbetning av de texter som finns på området, särskilt handboken för de yttre gränserna.

¹¹ Regel 11 (alternativa skyddsöverenskommelser) i kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen.

¹² Regel 2.2 (omfattningen av tillämpningen för hamnanläggningar som då och då betjänar fartyg i internationell fart) i kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen.

Det behövs också fastställas åtgärder för ingripande i samband med sabotage till sjöss på sådana fartyg. Vissa medlemsstater är redan väl förberedda på detta område. Deras kunskap bör spridas inom hela Europeiska unionen och protokoll för ingripanden bör tas fram. Kommissionen vill därför uppmuntra ett närmare samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller anti-terrorismåtgärderna inom sjöfarten¹³ i händelse av sabotage av gemenskapens fartyg, särskilt sabotage som direkt riktar sig mot kryssningsfartyg och passagerarfartyg, eller indirekt mot Europas hamnar.

3.1.4. *Fartyg i nationell fart*

För att vara effektiva måste sjöfartsskyddsbestämmelserna ha så stor räckvidd som möjligt. Den amerikanska kustbevakningen tillämpar denna princip i vid omfattning genom sin avsikt att dels tillämpa samtliga IMO:s nya säkerhetsbestämmelser på alla fartyg som går i amerikanska vatten, inklusive fartyg i nationell fart, och dels ge rekommendationerna i del B i ISPS-koden obligatorisk status.

Kommissionen anser inte att det är nödvändigt med så omfattande åtgärder för gemenskapen. Däremot anses det absolut nödvändigt att tillämpa vissa av bestämmelserna på den nationella sjöfarten för att uppnå det övergripande sjöfartsskyddsmålet. Åtgärderna måste genomföras på ett enhetligt sätt i alla medlemsstater så att de rättvisa villkoren för marknadstillträde bevaras. I samband med detta måste man se till att åtgärderna står i proportion till de potentiella riskerna. Den största vikten läggs därför vid passagerartransport eftersom en avsiktlig kriminell handling mot sådan transport innebär flest äventyrade människoliv. Detta får emellertid inte medföra alltför stora hinder för den tidtabellsbundna trafiken förutsatt att den allmänna säkerhetsnivån garanteras.

3.2. **Sjöfartsskyddet i gemenskapens hamnar**

Räckvidden för IMO:s arbete på sjöfartsskyddsområdet begränsar sig till fartyg och hamnanläggningar där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum¹⁴. Utöver denna samverkan utgör hamnen även en knutpunkt för flöden av personer och varor som kommer både från havet och inifrån landet. Här återfinns också en mängd olika yrkesgrupper av vitt skilda kategorier som alla är nödvändiga för att handeln skall fungera väl.

Utan att göra några teoretiska och delvis fiktiva kategoriseringar anser kommissionen att man bör ge allmän spridning åt vissa goda skyddsmetoder, och samtidigt för varje hamn ta hänsyn till en analys av de faktiska riskerna, geografien och verksamheten.

¹³ Rådets rambeslut 2002/475/JAI av den 13 juni 2002 om bekämpande av terrorism (EGT L 164).

¹⁴ IMO:s diplomatkonferens lämnade den 12 december 2002 ett mandat till ILO för att i samarbete med IMO upprätta riktlinjer för goda metoder som omfattar alla aspekter av hamnskyddet. Det vore önskvärt att utvidga dessa goda metoder så att de förutom sjöfolk även omfattar hamnarbetare samt andra yrkesgrupper som tillfälligtvis arbetar inom hamnområdena.

I detta sammanhang kan vissa konstanter urskiljas. Strömmarna av varor, passagerare och hamnarbetare, som kommer till hamnarna via olika transportsätt, bör identifieras och differentieras så att både de och de relevanta skyddskontrollerna av dem underlättas. Områden med begränsat tillträde bör upprättas i förhållande till hur känsliga eller farliga anläggningar är (t.ex. zoner för ombordstigning eller platser för lagring av känsliga eller farliga produkter)¹⁵.

Det är också lämpligt att rationalisera kontrollerna vid ankomsten till hamnområdet, särskilt för varor. Det stora antalet behöriga myndigheter gör att procedurerna kompliceras och trafikströmmarna bromsas. Det leder också till fel eller försummelse, särskilt vad gäller säkerhetskontroller. När det gäller varor är det tullmyndigheterna som har behörighet och är bäst lämpade att utföra denna typ av kontroller, samt att samordna de kontroller som utförs av andra nationella myndigheter inom ramen för deras verksamhet. Kommissionen stödjer inrättandet av ett system med en enda kontrollpunkt där alla berörda myndigheter är representerade och där de olika kontrollerna utförs. Efter att ha passerat detta kontrollställe bör alla passagerare och varor betraktas som säkra och tillåtas att gå ombord eller lastas.

Ett omfattande utbyte av goda metoder mellan gemenskapens hamnar bör för övrigt eftersträvas. Som förebild för ett sådant utbyte skulle man kunna använda kontaktgruppen på tullområdet RALPH. Gruppen består av höga befattningshavare inom tullområdet från flera av de största hamnarna i Mellaneuropa¹⁶. De samlas regelbundet för att fastställa åtgärder för lika behandling vid tullkontroller. En liknande grupp, ODYSUD, finns för hamnarna i södra Europa¹⁷.

Slutligen anser kommissionen att det arbete som pågår inom ILO vad gäller identitetshandlingar för sjöfolk kommer att bidra dels till sjöfartsskyddet och dels till att förbättra levnads- och arbetsförhållandena för denna yrkesgrupp.

3.3. Bättre säkerhet i logistikkedjan som helhet

Säkerheten inom sjöfarten beror till stor del på säkerheten i transportsätten i tidigare led. Säkerheten i hela kedjan är aldrig större än dess svagaste länk. Detta gäller desto mer för godstransporter till sjöss där det rör sig om så stora volymer att fysiska kontroller av varorna vid ankomsten till hamnområdet inte är möjliga, utan där man får använda sig av stickprovskontroller. Vilka varor som väljs ut för kontroll bestäms av riskanalysen och med hjälp av dokumentation och upplysningar. I detta sammanhang bör man betona den viktiga roll som tullmyndigheterna kommer att ha för varukontroll i hela den internationella logistikkedjan. Detta gäller särskilt för containrar. Det är därför av största vikt att man, redan från början av omlastningen i den första leverantörens transithamn där varorna skall påbörja sin sjötransport, kan identifiera både varorna och alla de som har varit inblandade i hanteringen (leverantörer och transportörer) samt deras olika ansvarsområden. Detta bör gälla under hela vägen till hamnen, och särskilt om ytterligare lastningar görs.

¹⁵ Särskilt inom dessa områden skulle man kunna finna bidrag till lösningar i de årliga rapporterna från det tematiska nätet SIT (Safe Intermodal Transport) som finansieras av kommissionen under perioden 2003-2006.

¹⁶ Rotterdam, Antwerpen, Felixtowe, Hamburg och Le Havre.

¹⁷ Barcelona, Leixoes, Pireus, Marseille, Trieste och Koper.

För närvarande görs detta i otillräcklig grad. Nuvarande praxis (t.ex. skriftlig lastdeklaration, fysisk försegling av containrar som inte helt kan garanteras och extra lastning i sista minuten) utgör också säkerhetsrisker, vilket är särskilt uppenbart vad gäller bruket av den ovannämnda deklarationen "said to contain".

Kommissionen ställer sig därför bakom G8:s strategi vad gäller containersäkerhet. Vidare anser kommissionen att man bör uppmuntra alla tekniska lösningar som gör att man kan konstruera säkra containrar som möjliggör intelligent övervakning, samt sprida användningen av dem till alla transportsätt¹⁸. Det aktuella initiativet för datorisering av tullarbetet¹⁹ syftar därför till att införa teknik som gör att alla aktörer i varornas logistikkedja ingår i ett och samma datorsystem för övervakning av varorna. Säkra containrar ger många fördelar. Den största är att säkerheten ökar i hela transportkedjan genom att man i realtid har information om vilka varor som transporteras samt om vilka aktörer som är inblandade i hanteringen och deras ansvarsområden. Man har all anledning att förvänta sig en höjning av transportkedjans kvalitet och effektivitet, minskad användning för illegala syften och färre stölder under transporten. På samma sätt bör förvaltningen av containerparker förenklas och göras lönsam så att varje container kan användas för alla destinationer och transportsätt²⁰. Det ter sig därför nödvändigt att på sikt göra användningen av denna typ av containrar allmänt spridd, både av uppenbara säkerhetsskäl och för att undvika alla typer av olikheter mellan transportsätten²¹. En sådan allmänt spridd användning skulle dessutom bidra till en snabb hantering och bättre säkerhet vid omlastning²² i hamnarna, som kräver en långt högre grad av uppmärksamhet än vad som ofta är fallet med tanke på den aktuella säkerhetssituationen.

3.4. Kontroll och administration av sjöfartsskyddet

I de nya IMO-normerna finns klara definitioner av vissa ansvarsområden när det gäller sjöfartsskyddet, särskilt för de fördragsslutande parterna och rederierna. Det finns emellertid vissa gråzoner eller komplicerade områden inom den internationella sjöfarten som gör det svårare att uppnå en optimal skyddsnivå.

Kommissionen anser att det krävs större öppenhet när det gäller identifiering av fartygsoperatörerna. OECD:s sjötransportkommitté arbetar sedan juli 2002 med att upprätta en förteckning över metoder som kan förbättra tydligheten på området.

¹⁸ I detta sammanhang bör man nämna projektet SIMTAG (Safe and Secure Intermodal Transport Across the Globe) inom det femte ramprogrammet för forskning i vilket många av dessa problem behandlas på ett teknisk plan.

¹⁹ Meddelande från kommissionen om förenkling och datorisering av tullarbetet under utarbetning.

²⁰ Om användningen av "intelligenta" containrar begränsas till internationell trafik skulle detta, utöver säkerhetsunderskottet inom andra typer av transport, leda till onödiga lagringskostnader och tomtransporter för de "internationella" containrarna (under 2001 uppskattades andelen containrar som transporterades tomma till 21,7 % av alla transporterade containrar. Källa: Policy Research Corporation). Det bör emellertid observeras att det finns minimikrav för transport av livsmedel och djurfoder för att undvika smitta och att det bästa alternativet därför är att använda särskilda containrar.

²¹ Kommissionen kommer att förorda en sådan ansats i ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om intermodala lastenheter som snart kommer att läggas fram.

²² "transshipment"

Dessutom, i likhet med kommissionens arbete som berör alla sjöfartsskyddsaspekter, är det lämpligt att samtliga medlemsstater antar ämnesövergripande strategier på området. Kommissionen är fullt medveten om de historiska och kulturella skäl och andra omständigheter som har medfört att medlemsstaterna har inrättat olika administrativa och ekonomiska system för hamnar och sjöfart, framförallt vad gäller kontrollmyndigheter. Utan att ifrågasätta detta önskar kommissionen i första hand att man inför tydliga och lättbegripliga förfaranden för sjöfartsskyddet, både på nationell nivå och på gemenskapsnivå.

När det gäller skyddsåtgärder i hamnområdet förespråkar kommissionen att man inför ett förfarande med ett enda kontrollställe så som beskrivs ovan.

Dessutom innebär ändringen av SOLAS-konventionen och ISPS-koden omfattande skyldigheter på skyddsområdet för de fördragsslutande parterna. Enligt rekommendationerna i del B av ISPS-koden bör man utse en nationell kontaktpunkt som ansvarar för de nationella sjöfartsskyddsfrågorna tillsammans med de andra fördragsslutande staternas kontaktpunkter. Kommissionen anser att det är absolut nödvändigt att medlemsstaterna utser sådana kontaktpunkter som bör vara den nationella myndighet inom vilken man samlar allt ansvar för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. På samma sätt är det nödvändigt med en behörig hamnskyddsmyndighet för att för varje hamn i gemenskapen samordna tillämpningen av skyddsåtgärderna för fartyg och hamnanläggningar.

I det bifogade förslaget till förordning återfinns därför bestämmelser som syftar till att på gemenskapsnivå möjliggöra kontroll av uppföljningen av de ovanstående skyddsåtgärdernas genomförande, och att precisera den europeiska sjöfartsskyddsbyråns roll i detta sammanhang.

3.5. Villkoren för försäkring mot risker vid sjötransport

Försäkringssektorn tenderar fortfarande att betrakta risker för terroristattacker inom sjöfarten som risker som hänger samman med krig eller väpnade konflikter. I själva verket är dessa risker ständigt förekommande och kan inte begränsas till vissa geografiska områden, vilket kan vara fallet med krigsrisker och i viss mån risker för sjöröveri. Försäkringsbolagen bör alltså vid analysen av försäkringstäckningen dela upp de olika risktyperna mot bakgrund av de faktiska risker som en försäkringstagare som rör sig i erkänt farliga områden löper. Under år 2003 kommer kommissionen att analysera de potentiella konsekvenserna för försäkringssektorn av en stärkning av sjöfartsskyddet för att uppmuntra till en bättre risktäckning för operatörer och kunder inom sjöfarten. Man kommer att utreda om det är lämpligt att föreslå åtgärder utöver dem som ingår i direktivet om brottsofferersättning²³ som lades fram i oktober 2002.

3.6. Internationellt ömsesidigt erkännande

Det ligger i allas intresse att genomförandet av de ovannämnda åtgärderna, som är en följd dels av internationella instrument och dels av initiativ från Europeiska unionen, är övertygande för gemenskapens partner när det gäller viljan att garantera högsta möjliga sjöfartsskydd. Europeiska unionen behöver därför garantier från deras sida om samma skyddsnivå för handelsutbytet så att man kan nå fram till ett ömsesidigt

²³ KOM(2002) 0562 slutlig, 16.10.2002.

erkännande som leder till rättvis behandling. Framförallt bör man utvärdera vilket bistånd som bör ges till de minst gynnade länderna för att de skall kunna uppnå motsvarande skyddsnivå²⁴. Detta måste för övrigt ske genom samarbete som omfattar samtliga de länder som berörs av internationell sjöfart. Detsamma gäller för handelsströmmarnas livskraft och säkerheten för Europeiska unionens medborgare. Kommissionen förespråkar därför upprättandet av ett partnerskap som grundar sig på ömsesidigt erkännande och ömsesidiga skydds- och kontrollåtgärder tillsammans med alla internationella partner, bland annat Förenta staterna, för att gynna en harmonisk och säker internationell sjöfartshandel.

4 SAMMANFATTNING

Kommissionen anser att det krävs enhetliga åtgärder för hela gemenskapen för att förbättra sjöfartsskyddet. Samtidigt som man bör fortsätta att främja initiativen inom de internationella organisationerna är det lämpligt att snarast möjligt genomföra de bestämmelser som de har antagit, fastställa de skyddsåtgärder som är nödvändiga men som inte finns med i de framtida internationella överenskommelserna, samt att få internationellt erkännande för de genomförda åtgärderna för att främja säker handel utan snedvridning av konkurrensen. Det är i denna anda som man bör föra förhandlingarna med Förenta staterna, med utgångspunkt från ett mandat från rådet, samt gemenskapens förhandlingar med större handelspartner, bland annat Kina och Ryssland. Man bör också kontrollera att de antagna åtgärderna är enhetliga och att de faktiskt genomförs i praktiken så att gemenskapen bevarar sin trovärdighet på området.

Vilka skyddsåtgärder man än vidtar, och även om de kombineras med lämpliga säkerhetsåtgärder, kan man inte helt och hållet eliminera olycksrisken, vare sig det rör sig om olyckor eller avsiktliga handlingar. Det är därför lämpligt att undersöka vilka åtgärder som idag existerar för att begränsa konsekvenserna av sådana olyckor. För att människor och miljö skall ta så lite skada som möjligt vid eventuella olyckor, oberoende av hur de har uppkommit, kommer kommissionen att undersöka om det är lämpligt att fastställa bestämmelser bland annat för att garantera en lägsta informationsnivå för hur man skall bete sig i samband med en olycka. Tillsammans med medlemsstaterna kommer kommissionen även att undersöka om det finns ett behov av att fastställa planer för räddningsinsatser i förväg och testa dem regelbundet för att garantera en optimal organisering av insatserna vid en olycka.

²⁴ I resolution nr 5 som antogs av IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002 uppmantras sådant bistånd till dessa länder, tillsammans med tekniskt samarbete.

Kommissionen planerar att vidta följande lagstiftningsåtgärder:

- Detta meddelande läggs fram tillsammans med ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om bättre skydd för fartyg och hamnanläggningar genom vilken kapitel XI-2 i IMO:s SOLAS-konvention och ISPS-koden genomförs. Förordningen ger också en grund för tolkning och en enhetlig tillämpning av bestämmelserna samt gemenskapskontroll. Vidare utvidgas vissa av bestämmelserna till att även omfatta nationell sjöfart.
- I samråd med medlemsstaterna kommer kommissionen att stödja arbetet inom ILO vad gäller förbättrade sjöfartsskyddsbestämmelser för identifiering av sjöfolk. I den mån det är nödvändigt kommer kommissionen att under den senare hälften av 2003 lägga fram ett lagförslag på området, som en följd av det planerade antagandet av ILO:s text i juni 2003.
- Eftersom det för närvarande saknas internationella bestämmelser om skyddsåtgärder för samtliga hamnområden kommer kommissionen under loppet av år 2003 eventuellt att lägga fram ett förslag till direktiv om kompletterande skyddsåtgärder för gemenskapens hamnar.

BILAGA 1

Hamntrafik – större EU-hamnar

Hamnar med den största godstrafiken år 2000 och 1996 (miljoner ton)

Hamn, land	2000	1996	Procentuell förändring 2000/1996
1. Rotterdam, NL	320,0	284,4	12,5%
2. Antwerpen, B	130,5	106,5	22,5%
3. Marseille, F	94,1	90,7	3,7%
4. Hamburg, D	85,9	70,9	21,2%
5. Le Havre, F	67,5	56,2	20,1%
6. Amsterdam, NL	64,1	54,8	17,0%
7. Tees & Hartlep, UK	51,5	44,6	15,5%
8. Genua, I	50,8	45,9	10,7%
9. Hull & Imminghan, UK	50,0	46,8	6,8%
10. London, UK	47,9	52,7	-9,1%
11. Trieste, I	47,6	41,5	14,7%
12. Dunkerque, F	45,3	34,9	29,8%
13. Bremen / B' haven, D	44,8	31,5	42,2%
14. Algeciras, SP	44,0	34,2	28,7%
15. Wilhelmshaven, D	43,4	37,2	16,7%
16. Forth Ports, UK	41,1	45,6	-9,9%
17. St. Nazaire, F	36,6	24,7	48,2%
18. Zeebrugge, B	35,5	28,5	24,6%
19. Göteborg, S	33,1	28,0	18,2%
20. Felixstowe, UK	31,6	25,8	22,5%
21. Liverpool/Mersey-side, UK	30,6	31,0	-1,3%
22. Barcelona, SP	29,8	23,6	26,3%
23. Venedig, I	28,2	24,1	17,0%
24. Bilbao, SP	27,5	21,7	26,7%
25. Tarragona, SP	27,3	30,8	-11,4%

Källa: Institute of shipping economics and logistics, BREMEN
- Shipping Statistics Yearbook 2001

BILAGA 2

EU:s 15 största hamnar (2000)

Containertrafik

(i miljoner transportenheter – TEU)

Rotterdam	6,27
Hamburg	4,24
Antwerpen	4,08
Felixtowe	2,80
Bremerhaven	2,71
Gioia Tauro	2,65
Algeciras	2,01
Genua	1,50
Le Havre	1,46
Barcelona	1,38
Valencia	1,30
Pireus	1,15
Southampton	1,06
Zeebrugge	0,96
La Spezia	0,91

Källa: Lloyds List Special Report, 26 september 2001 och Policy Research Corporation.

MOTIVERING

ALLMÄN INLEDNING

Arbetet med att förbättra sjöfartsskyddet påbörjades inom IMO i februari 2002. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligast att invänta resultaten av diskussionerna inom IMO i stället för att ta fram egna ensidiga åtgärder.

Efter en fem dagar lång diplomatkonferens antog IMO den 12 december 2002 en ändring av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS – Safety Of Life At Sea), framförallt ett nytt kapitel med titeln "Särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd", och en internationell kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS – International Ship and Port Facility Security).

Syftet med dessa dokument är att öka sjöfartsskyddet vid navigering och i hamnanläggningarna²⁵.

Räckvidden för IMO:s arbete på sjöfartsskyddsområdet begränsar sig till fartyg och hamnanläggningar där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Längre fram kommer kommissionen att lägga fram ett lagstiftningsförslag om sjöfartsskydd inom gemenskapens hamnar.

Alla medlemsstater berörs i egenskap av flaggstater och 13 av dem berörs i egenskap av hamnstater.

Ändringen av SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden innehåller tvingande bestämmelser. Del B i ISPS-koden innehåller rekommendationer som alla deltagande parter bör genomföra²⁶.

De viktigaste bestämmelserna i de internationella instrumenten

De tvingande bestämmelserna (ändringen av SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden) utgör en nödvändig ram för ett ökat sjöfartsskydd.

Bestämmelserna rör permanent märkning av fartyg med ett identifieringsnummer, system för automatisk identifiering (AIS-transpondrar), skyddslarmsystem för larmning vid fientliga attacker på fartyget och fartygshistorik som fungerar som identifieringshandling och beskriver fartygets historia.

²⁵ Med hamnanläggning avses anläggningar där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum.

²⁶ Dessa bestämmelser gäller passagerarfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 eller mer, flyttbara oljeborrplattförmar till sjöss och hamnanläggningar som betjänar fartyg i internationell fart. Ändringen av SOLAS-konventionen kommer att betraktas som antagen den 1 januari 2004 om IMO inte har mottagit anmälningar om invändningar före detta datum från mer än en tredjedel av de fördragsslutande staterna eller från fördragsslutande stater vars handelsflottor representerar minst 50 % av världshandelsflottans bruttotonnage. ISPS-koden börjar gälla den 1 juli 2004 när kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen (särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd) träder i kraft.

Bestämmelserna innehåller också **ett antal aktiva och passiva skyddsåtgärder** som är utformade enligt tre skyddsnivåer (normalt, förhöjt och exceptionellt skydd) och som genomförs i enlighet med en riskanalys. Det rör sig bland annat om att utse de ansvariga för skyddsåtgärdernas genomförande (fartygets, rederiets eller hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvariga), upprätta skyddsplaner med beaktande av riskanalyser (fartyg och hamnanläggningar) och att utfärda **internationella sjöfartsskyddscertifikat**. Vidare finns det bestämmelser om utbildning av berörd personal samt övningar.

Beroende på hur stor risken är för personer, egendom och miljö är, kan det också upprättas en sjöfartsskyddsdeklaration mellan fartyget och den hamn det anlöper där ansvarsfördelningen fastställs. Det finns också **möjlighet** för hamnstatens myndigheter att utföra **säkerhetskontroller av fartyget i hamnen eller innan det anländer**. Det finns också **klara bestämmelser för ansvarsområden och skyldigheter för alla de inblandade parterna** (fördragsslutande stater, rederier, befälhavare och hamnanläggningar).

Del B i ISPS-koden utgörs av ett antal mycket detaljerade rekommendationer som är avsedda som riktlinjer för de olika berörda parterna vid genomförandet av de tvingande bestämmelserna.

Vad gäller de fördragsslutande staternas ansvar rör det sig främst om riktlinjer för att utse en erkänd sjöfartsskyddsorganisation (som skall tillhandahålla skyddstjänster till hamnanläggningar och fartyg) och nationella eller regionala kontaktpunkter för sjöfartsskydd, samt riktlinjer för skyddsnivåer och informationsutbyte. I denna del av ISPS-koden finns också detaljerade förslag som riktar sig både till fartyg och hamnanläggningar om riskanalys, upprättande av skyddsplaner samt utbildning av personal och övningar. Dessutom finns det vägledning om hur och när en skyddsdeklaration bör upprättas mellan fartyget och den hamn det anlöper.

Ändringen av SOLAS-konventionen och ISPS-koden beräknas träda ikraft den 1 juli 2004. Det finns alltså inte mycket tid för att slutföra alla nödvändiga förberedelser. Vissa åtgärder bör därför vidtas i förväg.

Dessa internationella instrument innehåller dessutom bestämmelser vars räckvidd måste preciseras på gemenskapsnivå. Tillämpningen är begränsad till internationell sjöfart, men eftersom sjöfartsskyddet är en mer övergripande fråga måste den utvidgas till att även omfatta vissa nationella transportsätt, samtidigt som man bibehåller en gradering med hänsyn till typen av risk och riskernas konsekvenser.

Vissa bestämmelser i ändringen av SOLAS-konventionen från december 2002 påverkar instrument som redan ingår i gemenskapslagstiftningen. Dessa var följande:

- ändring av regel 19 i kapitel V i SOLAS-konventionen där det fastställs vilken navigationsutrustning som skall finnas ombord på fartyg; bestämmelserna för systemet för automatisk fartygsidentifiering (AIS) måste anpassas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen,
- ändring av reglerna 3 och 5 i kapitel XI-1 i SOLAS-konventionen om fartygens identifieringsnummer och historik; dessa bestämmelser kommer bland annat att beaktas i enlighet med rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll.

Kommissionen anser därför att åtgärder är nödvändiga för att

- inom gemenskapen säkerställa och kontrollera att den viktigaste målsättningen för de internationella instrumenten uppnås, dvs. ett ökat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, och
- för hela EU garantera ett enhetligt genomförande och rättvisa villkor för tillträde till och kontroll av marknader och verksamhet inom sjöfartssektorn.

Kommissionen kommer därför att

- genom kommittéförfarandet anpassa de ovan nämnda direktiven 2002/59/EG och 95/21/EG för att införliva de nya reglerna i SOLAS-konventionen utöver kapitel XI-2 i samma konvention samt ISPS-koden,
- föreslå att Europaparlamentet och rådet snarast antar denna förordning om bättre skydd för fartyg och hamnanläggningar genom vilken kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen och ISPS-koden genomförs, och som också ger en grund för tolkning och en enhetlig tillämpning av bestämmelserna samt gemenskapskontroll, samt genom vilken vissa av bestämmelserna utvidgas till att även omfatta nationell sjöfart.

BEHOVET AV EN FÖRORDNING

▪ Genomförandet av ändringen av SOLAS-konventionen och ISPS-koden kommer sannolikt att gå till på olika sätt i olika medlemsstater i och med att instrumenten innehåller å ena sidan tvingande bestämmelser som dock i vissa fall måste tolkas och anpassas, och å andra sidan rekommendationer. Det är nödvändigt med ett enhetligt genomförande och enhetliga kontroller av fartyg från tredje land som trafikerar våra kuster och hamnar.

▪ Det finns en risk för att medlemsstaterna antar nationella åtgärder med olika räckvidd och tillämpningsdatum. Bristande enhetlighet i åtgärderna skulle vara negativt för sjöfartssektorn. Det skulle kunna leda till olika nivåer på det eftersträvade sjöfartsskyddet och mycket lätt till konkurrenssnedvridningar mellan medlemsstaterna.

▪ För att uppnå målet om ett ökat sjöfartsskydd kan man inte begränsa sig till den internationella sjöfarten utan måste utvidga åtgärderna till att även omfatta den nationella trafiken. Endast genom att agera på gemenskapsnivå kan man garantera att detta sker på ett enhetligt sätt.

▪ Det är även lämpligt att vidta åtgärder för att uppmuntra medlemsstaterna att främja regelbundna sjötransporter inom gemenskapen, under tillfredsställande skyddsförhållanden, på fasta rutter med användning av särskilda hamnanläggningar.

FÖRSLAGETS ALLMÄNNA PRINCIPER

▪ Vad beträffar målet om att tillhandahålla en bas för enhetlig tolkning och enhetligt genomförande samt gemenskapskontroll av de särskilda åtgärderna för ökat sjöfartsskydd, vilka innebär en ändring av SOLAS-konventionen och införande av ISPS-koden, innehåller förordningen

- bestämmelser som innebär att vissa av rekommendationerna i del B i ISPS-koden görs obligatoriska, dels för att höja den eftersträvade skyddsnivån och dels för att undvika olika tolkningar i olika medlemsstater; bestämmelserna gäller skyddsplaner för sjöfartsskyddsbedömningar av fartyg och hamnanläggningar, vissa ansvarsområden på skyddsområdet för de fördragsslutande parterna samt rederiets skyldighet att ge befälhavaren information om de parter som ansvarar för fartygets verksamhet.
 - en uppmaning till medlemsstaterna att, för att främja närsjöfarten inom gemenskapen och med avseende på regel 11 i kapitel XI-2 i IMO:s SOLAS-konvention, sluta avtal om förfarandena vad gäller säkerheten för regelbunden sjöfart längs fasta rutter och för de hamnanläggningar som används för denna sjöfart, utan att detta inkräktar på den allmänna säkerhetsnivån som eftersträvas; i förordningen föreskrivs det att en kontroll av överensstämelsen skall ske innan dessa avtal undertecknas,
 - angivande av vilka åtgärder medlemsstaterna måste vidta vad gäller hamnar som då och då betjänar fartyg i internationell fart,
 - ett system för skyddskontroller innan fartyg (oberoende av ursprung) anländer till en hamn i gemenskapen samt ett system för skyddskontroller i hamnen,
 - krav på att en enda nationell myndighet är ansvarig för skyddet av fartyg och hamnanläggningar, samt en tidplan för tidigarelagt genomförande av vissa av förordningens åtgärder,
 - bestämmelser om ett förfarande för inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som har anpassats inom ramen för denna förordning,
 - bestämmelser om att den byrå, som har upprättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå²⁷, skall biträda kommissionen när denna utför sina uppgifter, och
 - ett förfarande för anpassning av bestämmelserna i förordningen.
- *Vad beträffar den nationella sjötransporten anser kommissionen att det övergripande sjöfartsskyddsmålet bara kan uppnås om vissa av bestämmelserna även tillämpas på denna typ av transport. Åtgärderna måste genomföras på ett enhetligt sätt i alla medlemsstater så att de rättvisa villkoren för marknadstillträde bevaras. I samband med detta måste man se till att åtgärderna står i proportion till de potentiella riskerna. Därför ligger prioriteringen på passagerartransport. Detta får emellertid inte medföra alltför stora hinder för de regelbundna sjötransporterna förutsatt att den allmänna säkerhetsnivån garanteras. Förordningen innehåller därför*

²⁷ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1–19.

- en utvidgning av alla bestämmelserna i kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden till att även omfatta passagerarfartyg i nationell trafik där de befinner sig mer än 20 sjömil från kusten; bestämmelserna i samma texter om genomförandet av sjöfartsskyddsbedömningar, upprättande av skyddsplaner samt utseende av sjöfartsskyddsansvariga på rederier och fartyg utvidgas till att även omfatta andra fartyg i nationell fart,
- bestämmelser för skyddsarrangemang för passagerarfartyg i regelbunden nationell trafik när de befinner sig mer än 20 sjömil från kusten,
- en möjlighet till undantag, under vissa bestämda villkor som ständigt kan kontrolleras, från skyldigheten att utföra skyddskontroller innan fartyget anlöper hamnen, för fartyg i regelbunden trafik inom en medlemsstat eller mellan två eller flera medlemsstater.

▪ *Rättsliga aspekter*

Kommissionen anser det lämpligt att grunda förordningen på artikel 80.2 i EG-fördraget, utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas nationella skyddsbestämmelser och åtgärder som kan vidtas inom ramen för avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen.

SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN

Artikel 1:

I denna artikel fastställs förordningens syfte.

Artikel 2:

Denna artikel innehåller definitioner av de viktigaste termer som används i förordningen. De flesta av dem är baserade på definitionerna i kapitlet om de särskilda åtgärderna för ökat sjöfartsskydd som antogs av IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002 och som ändrar SOLAS-konventionen, samt i ISPS-koden.

Artikel 3:

I denna artikel fastställs gemensamma åtgärder och förordningens tillämpningsområde.

De särskilda åtgärderna för ökat sjöfartsskydd som ändrar SOLAS-konventionen samt ISPS-koden omfattar följande fartygstyper i internationell fart:

- Passagerarfartyg inklusive höghastighetspassagerarfartyg.
- Lastfartyg, inklusive höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer.
- Flyttbara oljeborrplattformar till sjöss. Dessutom omfattas

hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg i internationell fart.

Genom förordningen utvidgas alla åtgärderna i de aktuella IMO-texterna till passagerarfartyg i nationell trafik där de befinner sig mer än 20 sjömil från kusten, samt till de hamnanläggningar som betjänar dem.

På samma sätt utvidgas de särskilda åtgärderna för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och i ISPS-koden gällande genomförandet av sjöfartsskyddsbedömningar, upprättande av skyddsplaner samt utseende av sjöfartsskyddsansvariga på rederier och fartyg, till att även omfatta andra fartyg i nationell fart (passagerarfartyg inklusive höghastighetspassagerarfartyg), lastfartyg, inklusive höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer, samt hamnanläggningar som betjänar dessa fartyg.

Del B i ISPS-koden innehåller ett antal rekommendationer för genomförandet av IMO:s tvingande bestämmelser (särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd som ändrar SOLAS-konventionen, samt del A i ISPS-koden) vilka medlemsstaterna bör beakta i största möjliga mån.

I syfte att höja nivån på gemenskapens sjöfartsskydd och för att undvika olika tolkningar i medlemsstaterna som bland annat kan leda till konkurrensnedvridningar, fastställs det i förordningen att följande punkter i del B i ISPS-koden skall vara obligatoriska:

- 1.12: Kontinuerlig granskning av skyddsplaner för fartyg och ändring av desamma.
- 1.16: Sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningar och regelbunden revidering av desamma.
- 4.1: Sekretess för skyddsplaner och sjöfartsskyddsbedömningar.
- 4.5: Krav på minimikompetens hos erkända sjöfartsskyddsorganisationer som kan få i uppdrag av medlemsstaterna att utföra sjöfartsskyddsbedömningar av hamnanläggningar, samt att på medlemsstatens behöriga myndighets vägnar godkänna skyddsplaner för fartyg och kontrollera och certifiera fartygens uppfyllande av kraven på detta område.
- 4.8: Medlemsstaternas fastställande av skyddsnivåer för fartyg och hamnanläggningar.
- 4.14–4.16: Upprättande av centrala eller regionala kontaktpunkter för hamnanläggningarnas skyddsplaner och skyddsinformation till fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga.
- 4.18: Identitetshandlingar till regeringstjänstemän som inspekterar skyddsåtgärderna.
- 4.24: Fartygs införande av skyddsåtgärder som påbjudits av den stat vars territorialhav trafikerats.
- 4.28: Beaktande av ytterligare arbetsbelastning som kan uppstå som en följd av införandet av fartygets skyddsplan i samband med fastställande av bemanningen.
- 4.41: Överlämnande av information till berörda stater om ett fartyg avvisas från eller vägras anlöpa en hamn.
- 4.45: Behandling av fartyg från en stat som inte anslutit sig till konventionen.
- 6.1: Rederiets skyldighet att förse befälhavaren med information om de parter som ansvarar för fartygets verksamhet.

- 8.3–8.10: Miniminormer avseende fartygets sjöfartsskyddsbedömning.
- 9.2: Miniminormer avseende fartygets skyddsplan.
- 13.6–13.7: Periodicitet i fråga om övningar och skyddsövningar för fartygens besättningar, och för rederiernas och fartygens sjöfartsskyddsansvariga.
- 15.3–15.4: Miniminormer för hamnanläggningens sjöfartsskyddsbedömning.
- 16.3–16.8: Miniminormer för hamnanläggningens skyddsplan.
- 18.5–18.6: Periodicitet i fråga om övningar och skyddsövningar vid hamnanläggningar, och för hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga.

Artikel 4:

I denna artikel fastställs det att varje medlemsstat måste sörja för att Internationella sjöfartsorganisationen, kommissionen och övriga medlemsstater delges den information som begärs i enlighet med bestämmelserna i regel 13 (överlämnande av information) i fråga om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd enligt SOLAS-konventionen. Informationen gäller nationella myndigheter som ansvarar för fartygens och hamnanläggningarnas sjöfartsskydd, förekomsten av godkända skyddsplaner för hamnanläggningar, kontaktpunkter som är tillgängliga dygnet runt för att ta emot och reagera på olika typer av skyddslarm och upplysningar som berör sjöfartsskyddet, samt tillhandahålla råd och bistånd i frågan, behörighet för de erkända sjöfartsskyddsorganisationerna samt avtal gällande alternativa eller likvärdiga skyddarrangemang.

Artikel 5:

I denna artikel föreskrivs möjligheten för medlemsstaterna att sinsemellan sluta bilaterala eller multilaterala avtal enligt regel 11 (alternativa skyddsöverenskommelser) i fråga om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd enligt SOLAS-konventionen, framförallt de avtal som krävs för att främja regelbunden närsjöfart inom gemenskapen som bedrivs på fasta rutter med användning av tillhörande specifika hamnanläggningar.

I punkt 2 tredje stycket står det att kommissionen i enlighet med förfarandet i fråga om skyddsåtgärder kan utvärdera utkastet till avtal innan de ingås.

I punkt 4 föreskrivs det att medlemsstaterna kan anta skyddsarrangemang för passagerarfartyg i regelbunden nationell trafik där de befinner sig mer än 20 sjömil från kusten och för de hamnanläggningar som betjänar dem, förutsatt att den allmänna eftersträlvade sjöfartsskyddsnivån inte äventyras. I samband med de inspektioner som föreskrivs i artikel 10 kommer kommissionen att utvärdera villkoren för tillämpningen av kontroll av dessa åtgärder.

Artikel 6:

I denna artikel sägs det att det för de hamnanläggningar som är belägna i hamnar som bara ibland används för internationell sjöfart kan vara orimligt att permanent tillämpa samtliga sjöfartsskyddsbestämmelser i förordningen. Medlemsstaterna skall, på grundval av de sjöfartsskyddsbedömningar som de utför, fastställa en lista över de berörda hamnarna, och ersättningsåtgärder för att uppnå en tillräckligt hög säkerhetsnivå. De måste lämna samtliga upplysningar till kommissionen, och listan till de övriga medlemsstaterna.

Artikel 7:

I denna artikel fastställs det att varje fartyg som önskar anlöpa en hamn i en medlemsstat i förväg måste tillhandahålla information om sitt internationella sjöfartsskyddscertifikat, de nuvarande och tidigare skyddsnivåerna för fartyget och varje annan praktisk upplysning om sjöfartsskyddet.

Medlemsstaterna måste utse en behörig hamnskyddsmyndighet med ansvar för att för varje hamn i gemenskapen samordna tillämpningen av de skyddsåtgärder som anges i förordningen när det gäller fartyg och hamnanläggningar.

Medlemsstaterna måste även spara en rapport om det förfarande som tillämpats i detta sammanhang för varje fartyg.

Artikel 8:

I denna artikel fastställs en möjlighet till undantag från skyldigheten att utföra skyddskontroller innan fartyget anlöper hamnen, för fartyg i regelbunden trafik inom en medlemsstat eller mellan två eller flera medlemsstater. Denna möjlighet är behäftad med ett krav på att rederierna alltid måste ge de berörda medlemsstaternas myndigheter tillgång till listan över de berörda fartygen och alla upplysningar som normalt behövs från fall till fall.

Listan över rederier och fartyg måste dessutom lämnas av medlemsstaterna till kommissionen.

Artikel 9:

Säkerhetskontrollerna vid hamnen får genomföras av medlemsstaternas behöriga hamnskyddsmyndigheter.

Förekomsten ombord av det internationella sjöfartsskyddscertifikatet kan också kontrolleras av de inspektörer som agerar inom ramen för hamnstatskontrollen i enlighet med rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995, om hamnstatens fartygskontroll²⁸, i dess ändrade lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001²⁹.

Artikel 9 innehåller alltså bestämmelser om hur de berörda myndigheternas åtgärder kompletterar varandra, om det rör sig om flera myndigheter.

Artikel 10:

I denna artikel anges medlemsstaternas skyldigheter vad gäller förvaltning, kontroll och inrättande av de arrangemang som krävs för att uppnå förordningens syften. Den innehåller också krav på att medlemsstaterna antar en nationell plan för genomförande av förordningens bestämmelser.

Enligt artikel 10 skall det inrättas en enda nationell myndighet som är ansvarig för skyddet för fartyg och hamnanläggningar och som är kommissionens kontakt vid tillämpningen av förordningen.

²⁸ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1–19.

²⁹ EGT L 19, 22.1.2002, s. 17–31.

Punkt 3 innehåller en tidsplan för ett tidigare genomförande av vissa åtgärder, i enlighet med riktlinjerna i resolution 6 som antogs den 12 december 2002 av IMO:s diplomatkonferens, så att det planerade sjöfartsskyddssystemet kan börja fungera den 1 juli 2004, vilket är det datum som IMO har fastställt. Tidsplanen gäller följande åtgärder:

- Utnämning av en enda nationell myndighet enligt ovan till den 1 januari 2004.
- Genomförande av sjöfartsskyddsbedömningar för fartyg och hamnanläggningar samt utnämning av fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga till den 1 mars 2004.
- antagande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar till den 1 maj 2004,
- Utfärdande av internationella sjöfartsskyddscertifikat för fartyg till den 1 juni 2004.

I punkterna 4–6 redogörs för förfarandet för inspektioner under kommissionens övervakning för att verifiera att kontrollerna av genomförande av varje nationellt system är effektiva.

I punkt 7 återfinns bestämmelser om att den byrå, som har upprättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå³⁰, skall biträda kommissionen när denna utför sina uppgifter.

Artikel 11:

I denna artikel föreskrivs möjligheten för kommissionen att genom ett föreskrivande förfarande anta senare ändringar till SOLAS-konventionen och ISPS-koden samt att mot bakgrund av erfarenheterna göra andra rekommendationer i del B i ISPS-koden obligatoriska, utöver dem som redan blir tvingande i och med förordningen. Vidare kan kommissionen fastställa ett enhetligt system för tillämpning av de rekommendationer i del B i ISPS-koden som har gjorts obligatoriska.

Artikel 12:

Kommissionen skall biträdas av en kommitté enligt det föreskrivande förfarandet (artikel 5 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter³¹) och förfarandet i fråga om skyddsåtgärder (artikel 6 i samma beslut).

Kommittén är inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning 2099/2002/EG av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS)³².

Artikel 13:

I denna artikel föreskrivs det att medlemsstaterna skall fastställa påföljder vid brott mot förordningens bestämmelser. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

³⁰ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1–9.

³¹ EGT L 184, 17.1.1999, s. 23.

³² EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

Artikel 14:

För att respektera tidsgränsen för genomförandet av bestämmelserna i kapitlet om de särskilda åtgärderna för ökat sjöfartsskydd som ändrar SOLAS-konventionen och ISPS-koden, vilken IMO har fastställt till den 1 juli 2004, och för att främja ett successivt och metodiskt genomförande, träder förordningen i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens offentliga tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 1 juli 2004, med undantag för bestämmelserna i artikel 10.3 som träder i kraft och blir tillämpliga de datum som anges i samma artikel. Det rör sig om

- utnämning av en enda nationell myndighet till den 1 januari 2004,
- genomförande av sjöfartsskyddsbedömningar för fartyg och hamnanläggningar samt utnämning av fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga till den 1 mars 2004,
- antagande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar till den 1 maj 2004,
- Utfärdande av internationella sjöfartsskyddscertifikat för fartyg till den 1 juni 2004.

Bilaga 1:

Bilagan innehåller kapitel XI-2 (särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd) i SOLAS-konventionen.

Bilaga 2:

Bilagan innehåller del A i ISPS-koden.

Bilaga 3:

Bilagan innehåller del B i ISPS-koden.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar

(text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag³³,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget³⁶, och

av följande skäl:

- (1) Sabotage och terrorism hör till de allvarligaste hoten mot de ideal i fråga om demokrati, frihet och fred som utgör själva grunden för Europeiska unionen.
- (2) Det är nödvändigt att alltid säkerställa sjöfartsskyddet vid sjötransporter och för de medborgare som utnyttjar dessa inom Europeiska gemenskapen, inför de hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar.
- (3) Vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) diplomatkonferens antogs den 12 december 2002 ändringar av konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) samt en internationell kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden). Dessa instrument syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och i hamnanläggningar som utnyttjas av dessa. De innehåller obligatoriska bestämmelser, vars räckvidd inom gemenskapen behöver preciseras i vissa fall, samt rekommendationer, av vilka några bör göras obligatoriska inom gemenskapen.

³³ EGT C [...], [...], s. [...].

³⁴ EGT C [...], [...], s. [...].

³⁵ EGT C [...], [...], s. [...].

³⁶ EGT C [...], [...], s. [...].

- (4) Utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser inom området nationell säkerhet och de åtgärder som kan vidtas enligt avdelning VI i Fördraget om Europeiska unionen, bör man uppnå det sjöfartsskyddsmål som anges i skäl 2 inom ramen för lämpliga åtgärder på det sjöfartspolitiska området genom att fastställa gemensamma normer för gemenskapens tolkning, genomförande och kontroll av de bestämmelser som antagits vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) diplomatkonferens den 12 december 2002. Genomförandebefogenheterna bör delegeras till kommissionen för antagande av detaljerade tillämpningsåtgärder.
- (5) Denna rättsakt är utformad med hänsyn till grundläggande rättigheter och till de principer som erkänns bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (6) Utöver de fartyg som används i internationell fart, och de hamnanläggningar som betjänar dessa, bör sjöfartsskyddet stärkas för fartyg i nationell fart inom gemenskapen och för hamnanläggningar som används för dessa, och i synnerhet sjöfartsskyddet för passagerarfartyg med tanke på antalet människoliv som står på spel i samband med dessa transporter.
- (7) Del B i ISPS-koden innehåller vissa rekommendationer vilkas tillämpning bör göras obligatorisk inom gemenskapen för att man på ett enhetligt sätt skall kunna uppnå det sjöfartsskyddsmål som anges i skäl 2.
- (8) För att kunna bidra till det erkända och nödvändiga målet att främja närsjöfarten inom gemenskapen bör medlemsstaterna uppmanas att, med avseende på regel 11 i kapitel XI-2 i IMO:s SOLAS-konvention, sluta avtal om förfarandena vad gäller sjöfartsskyddet vid regelbunden fart inom gemenskapen på fasta rutter och för de hamnanläggningar som används för denna fart, utan att detta inkräktar på den allmänna skyddsnivå som eftersträvas.
- (9) För de hamnanläggningar som är belägna i hamnar som tillfälligt används för internationell fart kan det vara orimligt att permanent tillämpa samtliga skyddsregler i denna förordning. Det är medlemsstaternas sak att, på grundval av de sjöfartsskyddsbedömningar som de genomför, fastställa om de berörda hamnarna och ersättningsåtgärderna tillhandahåller en tillräckligt hög skyddsnivå.
- (10) Medlemsstaterna bör noggrant kontrollera att skyddsreglerna följs av alla fartyg, oavsett ursprung, som begär att få anlöpa en hamn i gemenskapen. Det är viktigt att medlemsstaterna utser en ”behörig hamnskyddsmyndighet” med ansvar för att för varje hamn i gemenskapen samordna tillämpningen av de skyddsåtgärder som anges i denna förordning med avseende på fartyg och hamnanläggningar. Denna myndighet bör ålägga varje fartyg som önskar anlöpa hamnen att i förväg tillhandahålla upplysningar om sitt internationella sjöfartsskyddscertifikat, om de nuvarande och tidigare skyddsnivåerna för fartyget och varje annan praktisk upplysning om sjöfartsskyddet.
- (11) Medlemsstaterna kan medge undantag från ett systematiskt krav på att tillhandahålla de upplysningar som avses i föregående skäl för regelbunden fart inom gemenskapen eller regelbunden nationell fart, under förutsättning att dessa upplysningar när som helst, på begäran av medlemsstaternas behöriga myndigheter, kan tillhandahållas av de rederier som bedriver denna trafik.

- (12) Säkerhetskontrollerna i hamnen får genomföras av medlemsstaternas behöriga sjöfartsskyddsmyndigheter, och även, vad gäller det internationella sjöfartsskyddscertifikatet, av de inspektörer som agerar inom ramen för hamnstatskontroll i enlighet med rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg³⁷, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001³⁸. Därvid är det nödvändigt att se till att de berörda myndigheterna kompletterar varandra när flera olika myndigheter är inblandade.
- (13) På det nationella planet, med tanke på de olika parter som är delaktiga i genomförandet av sjöfartsskyddsåtgärderna, är det nödvändigt att varje medlemsstat utser en enda behörig myndighet med ansvar för att samordna och kontrollera tillämpningen av sjöfartsskyddsåtgärderna. Medlemsstaterna bör tillhandahålla nödvändiga medel och en nationell plan för genomförandet av denna förordning i syfte att uppnå det mål i fråga om sjöfartsskyddet som beskrivs i skäl (2), bland annat med hjälp av en tidsplan för ett tidigt genomförande av vissa åtgärder, i enlighet med riktlinjerna i resolution 6 som antogs den 12 december vid IMO:s diplomatkonferens. Effektiviteten i kontrollen av genomförandet i varje nationellt system bör vara föremål för inspektioner som övervakas av kommissionen.
- (14) Den byrå som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå³⁹, bör vid behov bistå kommissionen i dess inspektionsarbete, samt med bevarande och uppföljning av relevanta uppgifter som tillhandahållits av medlemsstaterna.
- (15) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör fastläggas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁴⁰. Genomförandet av dessa uppgifter bör ges i uppdrag åt den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) som inrättats genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS)⁴¹.

För detta ändamål bör det finnas ett förfarande för anpassning av denna förordning för att ta hänsyn till den utveckling som internationella instrument genomgår och för att, mot bakgrund av gjorda erfarenheter, utvidga den tvingande karaktären så att den omfattar även andra bestämmelser i del B i ISPS-koden än de som redan nu görs obligatoriska genom denna förordning.

³⁷ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1–19.

³⁸ EGT L 19, 22.1.2002, s. 17–31.

³⁹ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1–9.

⁴⁰ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁴¹ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

- (16) Med tanke på att målen för den planerade åtgärden, dvs. inrättandet och tillämpningen av lämpliga åtgärder inom det sjöfartspolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av denna förordnings europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen som fastläggs i artikel 5 i fördraget. I överensstämmelse med proportionalitetsprincipen, som fastläggs i samma artikel, är denna förordning begränsad till de gemensamma grundläggande normer som krävs för att man skall uppnå målen avseende sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, och går inte utöver vad som är nödvändigt för detta ändamål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Syfte

1. Huvudsyftet med denna förordning är att inrätta och genomföra gemenskapsåtgärder som syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och nationell sjöfart, samt i berörda hamnanläggningar, inför de hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar.
2. Förordningen syftar dessutom till att tillhandahålla en grund för en harmoniserad tolkning och ett harmoniserat genomförande, samt för gemenskapskontroll av de särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd som antagits vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) diplomatkonferens den 12 december 2002, och som innebär att man ändrar SOLAS-konventionen (*Safety Of Life At Sea*) och inrättar ISPS-koden (*International Ship and Port facility Security*).

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd enligt SOLAS-konventionen*: de ändringar som innebär att ett nytt kapitel XI-2 införs i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) internationella konvention från 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), i dess ändrade lydelse, vilka antagits vid IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002, och som ingår i resolution 1 från nämnda diplomatkonferens och återfinns i bilaga 1 till denna förordning,
2. *ISPS-koden*: den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden), antagen vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) diplomatkonferens den 12 december 2002,
3. *del A i ISPS-koden*: förordet och de obligatoriska kraven, som utgör del A i ISPS-koden, rörande bestämmelserna i kapitel XI-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse, vilka antagits av IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002, och som ingår i resolution 2 från nämnda diplomatkonferens och återfinns i bilaga 2 till denna förordning,

4. *del B i ISPS-koden*: rekommendationerna, som utgör del B i ISPS-koden, rörande bestämmelserna i kapitel XI-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse, och del A i ISPS-koden, vilka antagits av IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002, och som ingår i resolution 2 från nämnda diplomatkonferens och återfinns i bilaga 3 till denna förordning,
5. *sjöfartsskydd*: kombination av åtgärder samt mänskliga och materiella resurser som syftar till att skydda sjöfarten mot hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar,
6. *nationellt ansvarig myndighet*: den nationella myndighet som har ansvaret för sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar och som utses av varje medlemsstat,
7. *behörig hamnskyddsmyndighet*: den myndighet som utsetts av den nationellt ansvariga myndigheten i varje medlemsstat för att i varje hamn i gemenskapen samordna tillämpningen av de skyddsåtgärder som föreskrivs i denna förordning för fartyg och hamnanläggningar,
8. *internationell fart*: alla sjöförbindelser från en hamn i en medlemsstat till en hamn som är belägen utanför denna medlemsstat, eller omvänt,
9. *nationell fart*: alla förbindelser i fartområden mellan en hamn i en medlemsstat och samma hamn eller en annan hamn i denna medlemsstat,
10. *regelbunden trafik*: en rad överfarter som görs i syfte att upprätthålla en förbindelse mellan två eller fler hamnar,
 - a) antingen enligt en offentliggjord tidtabell
 - b) eller med sådan regelbundenhet eller turtäthet att överfarterna kan betraktas som systematiska,
11. *hamnanläggning*: en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan,
12. *samverkan mellan fartyg och hamn*: det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget.

Artikel 3

Gemensamma åtgärder och tillämpningsområde

1. När det gäller internationell fart skall medlemsstaterna fullt ut tillämpa de särskilda åtgärderna för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen samt del A i ISPS-koden, enligt definitionerna i artikel 2 ovan, på de villkor och för de fartyg, rederier och hamnanläggningar som avses i nämnda texter.

2. För nationell fart skall kraven i punkt 1 tillämpas på samma sätt för passagerarfartyg som används i nationell fart och som hör till klass A enligt artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁴², samt på deras rederier och på de hamnanläggningar som betjänar dem.

Bestämmelserna om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och bestämmelserna i ISPS-koden avseende genomförande av sjöfartsskyddsbedömningar, avseende upprättande av skyddsplaner samt avseende utnämning av sjöfartsskyddsansvariga för rederier och fartyg, är tillämpliga på andra fartyg som definieras i regel 2.1.1 (tillämpning/typer av fartyg) i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och som används i nationell fart. Samma krav är tillämpliga på hamnanläggningar som betjänar dem.

3. För genomförandet av de bestämmelser som följer av punkterna 1 och 2 ovan, skall medlemsstaterna i största möjliga utsträckning ta hänsyn till de rekommendationer som ingår i del B i ISPS-koden, såsom den definieras i artikel 2.4 ovan.

4. Medlemsstaterna skall följa bestämmelserna i följande punkter i del B i ISPS-koden som om de vore obligatoriska:

- 1.12 (granskning av skyddsplaner för fartyg),
- 1.16 (sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningar),
- 4.1 (sekretess för skyddsplaner och sjöfartsskyddsbedömningar),
- 4.5 (krav på minimikompetens hos erkända sjöfartsskyddsorganisationer),
- 4.8 (fastställande av skyddsnivå),
- 4.14, 4.15, 4.16 (kontaktpunkter och information om hamnanläggningarnas skyddsplaner),
- 4.18 (identitetshandlingar),
- 4.24 (fartygs införande av skyddsåtgärder som påbjudits av den stat vars territorialhav trafikerats),
- 4.28 (bemanning av fartyg),
- 4.41 (överlämnande av information om ett fartyg avvisas från eller vägras tillträde till en hamn),
- 4.45 (fartyg från en stat som inte anslutit sig till konventionen),
- 6.1 (rederiets skyldighet att förse befälhavaren med information om fartygets operatörer),
- 8.3 till 8.10 (miniminormer avseende sjöfartsskyddsbedömning av fartyg),

⁴² EGT L 144, 15.5.1998, s. 1–115.

- 9.2 (miniminormer avseende fartygets skyddsplan),
- 13.6 och 13.7 (periodicitet i fråga om utbildningar och övningar med avseende på sjöfartsskydd för fartygens besättningar och för rederiernas och fartygens sjöfartsskyddsansvariga),
- 15.3 och 15.4 (miniminormer avseende sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningar),
- 16.3 och 16.8 (miniminormer avseende hamnanläggningens skyddsplan),
- 18.5 och 18.6 (periodicitet i fråga om utbildningar och övningar med avseende på sjöfartsskydd vid hamnanläggningar och för hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga).

5. För detta ändamål skall den regelbundna revideringen av skyddsplanerna för hamnanläggningar, vilken avses i punkt 1.16 i del B i ISPS-koden, genomföras varje gång någon omständighet innebär att hamnanläggningen ändras i fråga om art eller ändamål, och senast inom tre år efter det att planen upprättats eller senast reviderats.

6. Likaså skall varje medlemsstat förse kommissionen och övriga medlemsstater med kontaktuppgifterna för de tjänstemän som avses i punkt 4.16 i del B i ISPS-koden, samt den information som avses i punkt 4.41 i del B i ISPS-koden om ett fartyg avvisas från eller vägras tillträde till en hamn i gemenskapen.

Artikel 4

Överlämnande av information

Varje medlemsstat skall sörja för att Internationella sjöfartsorganisationen, kommissionen och övriga medlemsstater delges den information som begärs i enlighet med bestämmelserna i regel 13 (överlämnande av information) i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

Artikel 5

Fart inom gemenskapen och nationell fart

1. Enligt denna förordning kan regel 11 (alternativa skyddsöverenskommelser) i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen tillämpas på regelbunden fart inom gemenskapen som bedrivs på fasta rutter med användning av tillhörande specifika hamnanläggningar.

2. För detta ändamål får medlemsstaterna sinsemellan, var och en för sitt vidkommande, ingå bilaterala eller multilaterala avtal som avses i nämnda regel och i synnerhet om de är nödvändiga för främjandet av närsjöfart inom gemenskapen.

Berörda medlemsstater skall anmäla utkastet till avtal till kommissionen.

Kommissionen skall bedöma huruvida utkastet till avtal säkerställer en tillräckligt hög skyddsnivå, i synnerhet med avseende på bestämmelserna i punkt 2 i ovannämnda regel 11, och huruvida de står i överensstämmelse med gemenskapens lagstiftning. Om utkastet till avtal inte uppfyller kriterierna skall kommissionen inom fyra månader fatta ett beslut enligt förfarandet i artikel 12.3; i sådana fall skall berörda medlemsstater anpassa utkastet på erforderligt sätt innan avtalen ingås.

3. Enligt regel 11.4 i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd skall dessa avtal revideras regelbundet, varvid revisionerna skall genomföras minst vart tredje år.

4. Medlemsstaterna får anta sådana skyddsöverenskommelser för de passagerarfartyg i regelbunden nationell trafik som avses i artikel 3.2 första stycket i denna förordning, samt för hamnanläggningar som betjänar dem, förutsatt att den allmänna eftersträvade skyddsnivån inte äventyras.

Berörd medlemsstat skall anmäla dessa åtgärder till kommissionen, samt de regelbundna revideringarna av dessa, senast den 1 juli varje år.

Villkoren för tillämpning av dessa åtgärder omfattas av kommissionens inspektioner enligt artikel 10.4–7 i denna förordning och i enlighet med de förfaranden som anges däri.

Artikel 6

Tillfällig internationell fart

1. Varje medlemsstat skall upprätta en förteckning över berörda hamnar, mot bakgrund av de sjöfartsskyddsbedömningar av hamnanläggningar som genomförts, samt fastställa räckvidden för de åtgärder som vidtas för tillämpning av bestämmelserna i regel 2.2 (räckvidden när det gäller hamnanläggningar som då och då betjänar fartyg i internationell fart) i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

2. Varje medlemsstat skall senast den 1 juli 2004 överlämna denna förteckning till kommissionen samt underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits.

3. Varje medlemsstat skall samtidigt överlämna denna förteckning till övriga medlemsstater.

Artikel 7

Skyddskontroll innan ett fartyg anlöper en gemenskapshamn

1. När ett fartyg, som omfattas av bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och i ISPS-koden eller i artikel 3 i denna förordning, meddelar sin avsikt att anlöpa en hamn i en medlemsstat, skall den behöriga hamnskyddsmyndigheten i denna medlemsstat kräva att fartyget tillhandahåller den information som avses i regel 9.2.1 (fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat) i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen. Denna myndighet skall analysera den information som tillhandahålls, och skall vid behov tillämpa de förfaranden som avses i punkt 2 i samma regel.

2. Den information som avses i föregående punkt skall tillhandahållas
 - a) minst tjugofyra timmar i förväg, eller
 - b) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar, eller
 - c) så snart som dessa uppgifter är tillgängliga, om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan.
3. En rapport om det förfarande som tillämpats skall bevaras för varje fartyg.

Artikel 8

Undantag från skyddskontroll innan ett fartyg anlöper en hamn

1. Medlemsstaterna får undanta regelbunden trafik mellan hamnar inom deras territorium från den skyldighet som föreskrivs i artikel 7 ovan på följande villkor:
 - a) Det rederi som ansvarar för ovannämnda regelbundna trafik skall upprätta och kontinuerligt uppdatera en förteckning över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga hamnskyddsmyndigheten.
 - b) För varje resa skall den information som anges i regel 9.2.1, i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, på begäran tillhandahållas den behöriga hamnskyddsmyndigheten. Rederiet skall inrätta ett internt system, som säkerställer att nämnda uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, kan överföras när som helst på dygnet till den behöriga hamnskyddsmyndigheten.
2. När internationell regelbunden trafik bedrivs mellan två eller flera medlemsstater, får vilken som helst av de berörda medlemsstaterna begära av de övriga medlemsstaterna att ett undantag beviljas för den trafiken. Alla berörda medlemsstater skall samarbeta vid beviljandet av undantag för den berörda trafiken i enlighet med de villkor som anges i punkt 1.
3. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre är uppfyllt skall medlemsstaterna omedelbart återkalla rätten till undantag för det berörda rederiet.
4. Medlemsstaterna skall upprätta en förteckning över de rederier och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt uppdatera denna förteckning. De skall överlämna dessa förteckningar till kommissionen.

Artikel 9

Skyddskontroller i gemenskapshamnar

1. Kontrollen av sjöfartsskyddscertifikat, som avses i regel 9.1.1 (Kontroll av fartyg i hamn) i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, skall genomföras i hamn antingen av behörig hamnskyddsmyndighet enligt definitionen i artikel 2.7 i denna förordning, eller av de inspektörer som avses i artikel 2.5 i rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg⁴³, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001⁴⁴.

2. Om den inspektör som agerar inom ramen för hamnstatskontrollen inte är underställd behörig hamnskyddsmyndighet enligt definitionen i artikel 2.7 i denna förordning, och om inspektören bedömer att det finns grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen eller i ISPS-koden, skall inspektören utan dröjsmål rådgöra med denna behöriga hamnskyddsmyndighet, som då skall vidta de åtgärder som avses i regel 9.1.2–3 i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

Artikel 10

Genomförande och kontroll av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna skall fullgöra de uppgifter avseende administration och kontroll som följer av bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och ISPS-koden. De skall försäkra sig om att alla erforderliga medel avsätts och även finns tillgängliga för genomförandet av bestämmelserna i denna förordning.

2. I enlighet med regel 13 i kapitlet om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, skall medlemsstaterna utse den nationella myndighet som skall ha ansvaret för sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar. Denna nationellt ansvariga myndighet är kommissionens kontakt när det gäller tillämpningen av denna förordning.

3. Medlemsstaterna skall, var och en för sitt vidkommande, anta en nationell plan för genomförandet av denna förordning. De skall vidta alla erforderliga åtgärder för att säkerställa ett tidigt genomförande av följande åtgärder:

- Utnämning av en nationellt ansvarig myndighet enligt föregående punkt till den 1 januari 2004.
- Genomförande av sjöfartsskyddsbedömningar av fartyg och hamnanläggningar samt utnämning av sjöfartsskyddsansvariga på fartyg, på rederier och i hamnanläggningar till den 1 mars 2004.
- Antagande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar till den 1 maj 2004.
- Utfärdande av internationella sjöfartsskyddscertifikat för fartyg till den 1 juni 2004.

⁴³ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1–19.

⁴⁴ EGT L 19, 22.1.2002, s. 17–31.

4. Sex månader efter det att denna förordning börjat tillämpas skall kommissionen, i samarbete med den myndighet som avses i punkt 2 ovan, börja genomföra inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som antagits inom ramen för denna förordning. Dessa inspektioner skall ta hänsyn till den information som tillhandahållits av den myndighet som avses i punkt 2 ovan, i synnerhet kontrollrapporterna. Villkoren för genomförandet av dessa inspektioner skall antas i enlighet med det förfarande som anges i artikel 12.2.

5. De tjänstemän som av kommissionen fått i uppdrag att genomföra dessa inspektioner i enlighet med punkt 4 ovan skall uppvisa, innan de fullgör sitt uppdrag, ett skriftligt bemyndigande som utfärdats av berörda avdelningar inom kommissionen och som innehåller uppgifter om inspektionens natur och syfte samt förväntat startdatum för inspektionen. I god tid före inspektionerna skall kommissionen informera de medlemsstater som berörs av inspektionerna.

I syfte att verifiera det faktiska genomförandet av de nationella planerna får dessa inspektioner utvidgas, vid behov, till att omfatta de organisationer som har ansvaret för att kontrollera hamnanläggningar, rederier och fartyg. I sådana fall skall inspektionerna genomföras utan förvarning.

Den berörda medlemsstaten skall underkasta sig inspektionen och se till att berörda organ och personer också underkastar sig inspektionen.

6. Kommissionen skall överlämna inspektionsrapporterna till den berörda medlemsstaten, som inom tre månader efter mottagandet av dessa rapporter skall anmäla vilka åtgärder som vidtagits för att avhjälpa eventuella brister. Rapporten, och svaret från den myndighet som avses i punkt 2, skall överlämnas till den kommitté som avses i artikel 12.1.

7. Den byrå som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå⁴⁵ skall, i enlighet med sin arbetsordning, bistå kommissionen i dess inspektionsarbete samt med bevarande och uppföljning av de uppgifter som tillhandahållits av medlemsstaterna med tillämpning av artiklarna 3.6, 4–6, 8 och 10 i denna förordning.

Artikel 11

Ändringar

I enlighet med förfarandet i artikel 12.2 får bestämmelser antas i syfte att

- inom ramen för denna förordning tillämpa efterföljande ändringar av internationella instrument som åsyftas i denna,

- mot bakgrund av gjorda erfarenheter utvidga de skyldigheter som avses i artikel 3.4 i denna förordning till att omfatta andra punkter i del B i ISPS-koden, eller fastställa ett harmoniserat system för deras tillämpning.

⁴⁵ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1–9.

Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) som inrättats genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS)⁴⁶.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁴⁷ tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 6 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 13

Påföljder

Påföljderna vid brott mot denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 14

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den skall tillämpas från och med den 1 juli 2004, med undantag för bestämmelserna i artikel 10.3 som träder i kraft och blir tillämpliga de datum som anges i samma artikel.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

⁴⁶ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁴⁷ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

BILAGA 1

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS (SOLAS 74)

"KAPITEL XI/2

SÄRSKILDA ÅTGÄRDER FÖR ÖKAT SJÖFARTSSKYDD

Regel 1 Definitioner

- 1 Följande termer skall ha den betydelse som här anges, om inte annat särskilt anges på annan plats:
 - .1 *bulkfartyg*: ett bulkfartyg enligt definitionen i regel IX/1.6.
 - .2 *kemikalietankfartyg*: ett kemikalietankfartyg enligt definitionen i regel VII/8.2.
 - .3 *gastankfartyg*: ett gastankfartyg enligt definitionen i regel VII/11.2.
 - .4 *höghastighetsfartyg*: ett sådant fartyg som definieras i regel X/1.2.
 - .5 *flyttbar oljeborrplattform till sjöss*: en propellerdriven flyttbar oljeborrplattform till sjöss enligt definitionen i regel IX/1, som inte är stationerad på en viss plats.
 - .6 *oljetankfartyg*: ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel II-1/2.12.
 - .7 *rederi*: ett rederi enligt definitionen i regel IX/1.
 - .8 *samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface)*: det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget.
 - .9 *hamnanläggning*: en plats som fastställts av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten, där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, när så är tillämpligt, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan.
 - .10 *fartyg-till-fartyg verksamhet*: verksamhet som inte är kopplad till en hamnanläggning och som omfattar överflyttning av gods eller personer från ett fartyg till ett annat.
 - .11 *utsedd myndighet*: organisation/er eller administration/er som inom den fördragsslutande staten angetts som ansvarig för att säkerställa att bestämmelserna i detta kapitel om skydd för hamnanläggningar och samverkan mellan fartyg och hamn följs av hamnanläggningen.

- .12 *Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS, International Ship and Port Facility Security Code)*: den internationella kod för sjöfartsskydd ombord på fartyg och i hamnanläggningar, som utgörs av del A (bestämmelser som skall betraktas som obligatoriska) och del B (bestämmelser som skall betraktas som rekommendationer), som antagits den 12 december 2002, genom resolution 2 vid konferensen mellan de fördragsslutande staterna till SOLAS 74, som kan ändras av IMO, förutsatt att
- .1 ändringar i del A i koden antas, sätts i kraft och blir gällande i enlighet med artikel VIII i den nuvarande konventionen som avser ändringsförfaranden som är tillämpliga på bilagan med undantag av kapitel I, och
 - .2 ändringar i del B i koden antas av sjösäkerhetskommittén i enlighet med dess arbetsordning.
- .13 *säkerhetstillbud*: misstänkt handling eller omständighet som hotar ett fartygs säkerhet, inbegripet flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och höghastighetsfartyg, eller säkerheten i hamnanläggningar, vid samverkan mellan fartyg och hamn eller vid fartyg-till-fartyg verksamhet.
- .14 *skyddsnivå*: den riskkvalificering som ett säkerhetstillbud innebär.
- .15 *sjöfartsskyddsdeklaration*: en överenskommelse mellan ett fartyg och antingen en hamnanläggning eller ett annat fartyg med vilket det första fartyget har en samverkan och som specificerar de skyddsåtgärder de bägge parterna kommer att vidta.
- .16 *erkänd sjöfartsskyddsorganisation*: en organisation med lämplig expertis i sjöfartsskyddsfrågor och lämplig kunskap om arbetet ombord och i hamnar och som är bemyndigad att genomföra de bedömningar, kontroller, godkännanden eller certifieringar som krävs enligt detta kapitel eller del A i ISPS-koden.
- 2 Termen *fartyg* omfattar, när den används i reglerna 3–13, flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och höghastighetsfartyg.
- 3 Med termen *alla fartyg* avses, när den används i detta kapitel, alla fartyg som omfattas av detta kapitel.
- 4 Termen *fördragsslutande stat* omfattar, när den används i reglerna 3–4 och 10–13, även den *utsedda myndigheten*.

Regel 2 Tillämpning

- 1 Detta kapitel gäller för
- .1 följande typer av fartyg i internationell fart:
 - .1.1 passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg,
 - .1.2 lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer,

.1.3 flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, och

.2 hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart.

2 Oaktat bestämmelserna i punkt 1.2 skall de fördragsslutande staterna besluta om omfattningen av tillämpningen av detta kapitel och tillämpliga avsnitt i del A i ISPS-koden för de hamnanläggningar inom det egna territoriet som, även om de huvudsakligen används för fartyg som inte går i internationell fart, då och då betjänar fartyg som ankommer eller avgår i internationell fart.

2.1 De fördragsslutande staterna skall grunda sina beslut, enligt punkt 2, på en sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningen, som utförts i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden.

2.2 Ett beslut som enligt punkt 2 fattas av en fördragsslutande stat skall inte äventyra den skyddsnivå, som man avser att uppnå genom detta kapitel eller del A i ISPS-koden.

3 Detta kapitel gäller inte för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och som endast används i statlig, icke-kommersiell drift.

4 Ingenting i detta kapitel skall påverka de rättigheter eller skyldigheter staterna har enligt internationell lag.

Regel 3

Den fördragsslutande statens skyldigheter med avseende på sjöfartsskydd

1 Administrationen skall fastställa skyddsnivåer och se till att fartyg som för den statens flagg får information om skyddsnivån. Vid ändringar i skyddsnivån skall skyddsnivåinformationen uppdateras efter omständigheterna.

2 Den fördragsslutande staten skall fastställa skyddsnivåer och se till att hamnanläggningar inom statens territorium och fartyg på väg att anlöpa en hamn eller som befinner sig i en hamn inom statens territorium får information om skyddsnivån. Vid ändringar i skyddsnivån skall skyddsnivåinformationen uppdateras efter omständigheterna.

Regel 4

Krav på rederier och fartyg

1 Rederierna skall uppfylla tillämpliga krav i detta kapitel och i del A i ISPS-koden, med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i den koden.

2 Fartyg skall uppfylla tillämpliga krav i detta kapitel och i del A i ISPS-koden, med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i den koden. Denna överensstämmelse skall kontrolleras och certifieras i enlighet med del A i ISPS-koden.

3 Ett fartyg skall, innan det anlöper en hamn eller när det ligger i en hamn inom den fördragsslutande statens territorium, uppfylla de krav på skyddsnivå som fastställs av den staten, om denna skyddsnivå är högre än den skyddsnivå som fastställts av fartygets administration.

4 Fartyg skall utan onödig fördröjning anpassas till varje ändring till högre skyddsnivå.

5 Om ett fartyg inte uppfyller kraven i detta kapitel eller del A i ISPS-koden eller inte kan uppfylla de krav på skyddsnivå som anges av administrationen eller av någon annan fördragsslutande stat och som gäller för det fartyget, skall fartyget underrätta den behöriga myndigheten innan någon samverkan mellan fartyg och hamn inleds eller innan hamnen anlöps, beroende på vilket som inträffar först.

Regel 5 **Rederiers särskilda ansvar**

Rederiet skall se till att befälhavaren ombord alltid har tillgång till information som gör det möjligt för tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av en fördragsslutande stat att fastställa

- .1 vem som ansvarar för att utse besättningsmedlemmar eller andra personer anställda eller sysselsatta ombord i någon funktion som har med fartygets verksamhet att göra,
- .2 vem som ansvarar för beslut om fartygets användning, och
- .3 vilka parterna är enligt befraktningssavtalet i de fall fartyget används på villkor angivna i befraktningssavtal.

Regel 6 **Fartygs skyddslarmsystem**

1 Alla fartyg skall vara utrustade med ett skyddslarmsystem enligt följande:

- .1 Fartyg byggda den 1 juli 2004 eller senare.
- .2 Passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg, byggda före den 1 juli 2004, inte senare än vid den första besiktning av radioanläggningen som sker efter den 1 juli 2004.
- .3 Oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, gastankfartyg, bulkfartyg och höghastighetslastfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer byggda före den 1 juli 2004, inte senare än vid den första besiktning av radioanläggningen som sker efter den 1 juli 2004.
- .4 Andra lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 eller mer och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss byggda före den 1 juli 2004, inte senare än vid den första besiktning av radioanläggningen som sker efter den 1 juli 2006.

2 Fartygets skyddslarmsystem skall, när det aktiveras

- .1 sända ett skyddslarm från fartyget till land, till en behörig myndighet utsedd av administrationen, vilken i dessa sammanhang kan vara rederiet, som identifierar fartyget och dess position samt anger att fartygets säkerhet hotas eller har äventyrats,
- .2 inte sända skyddslarmet till några andra fartyg,
- .3 inte avge något larm ombord på fartyget, och

- .4 fortsätta att sända skyddslarmet till dess att det kvitteras och/eller återställs.
- 3 Fartygets skyddslarmsystem skall
 - .1 kunna aktiveras från bryggan och åtminstone en annan plats, och
 - .2 ha en prestanda som inte är lägre än den som fastställts av IMO.
- 4 De platser från vilket fartygets skyddslarmsystem kan aktiveras skall vara utformade på ett sådant sätt att oavsiktlig aktivering av skyddslarmet förhindras.
- 5 Kravet på ett skyddslarmsystem ombord kan uppfyllas genom att radioanläggningen utrustas i enlighet med kraven i kapitel IV, förutsatt att alla krav i denna regel är uppfyllda.
- 6 När en administration underrättas om ett skyddslarm från fartyg skall administrationen omedelbart informera den eller de stater som ligger närmast den plats där fartyget i det ögonblicket befinner sig.
- 7 När en fördragsslutande stat underrättas om ett skyddslarm från ett fartyg som inte för den statens flagg, skall den fördragsslutande staten omedelbart informera den berörda administrationen och, om så är tillämpligt, den eller de stater i vars närhet fartyget i det ögonblicket befinner sig.

Regel 7 **Hot mot fartyg**

- 1 Den fördragsslutande staten skall fastställa skyddsnivåer och se till att information om aktuell skyddsnivå lämnas till fartyg som trafikerar den statens territorialhav eller har meddelat sin avsikt att gå in på den statens territorialhav.
- 2 Den fördragsslutande staten skall tillhandahålla en kontaktpunkt, genom vilken sådana fartyg kan begära råd eller assistans och till vilken de kan rapportera om alla skyddsproblem rörande andra fartyg, förflyttningar eller meddelanden.
- 3 När en risk för angrepp har identifierats skall den berörda fördragsslutande staten informera berörda fartyg och deras administrationer om:
 - .1 aktuell skyddsnivå,
 - .2 alla skyddsåtgärder som bör vidtas ombord på de berörda fartygen för att skydda dessa mot angrepp, i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden och
 - .3 skyddsåtgärder som kuststaten har beslutat vidta i tillämpliga fall.

Regel 8

Befälhavarens befogenheter vad gäller fartygets säkerhet och sjöfartsskydd

- 1 Befälhavaren får inte hindras av rederiet, befraktare eller någon annan person från att vidta eller genomföra ett beslut som enligt befälhavarens yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för att upprätthålla säkerheten och sjöfartsskyddet ombord. Detta innebär vägran att släppa ombord personer (utom personer som identifierats som vederbörligen bemyndigade av en fördragsslutande stat) eller personers tillhörigheter och vägran att lasta gods, inbegripet containrar och andra slutna godstransportenheter.

- 2 Om befälhavaren i sin yrkesmässiga bedömning kommer till slutsatsen att det under driften av fartyget uppstår en konflikt mellan de säkerhetskrav och krav på sjöfartsskydd som gäller för fartyget, skall befälhavaren uppfylla de krav som är nödvändiga för att upprätthålla fartygets säkerhet. Befälhavaren får då införa tillfälliga skyddsåtgärder och skall genast lämna information om dessa till administrationen och, om så är tillämpligt, den fördragsslutande stat i vars hamn fartyget befinner sig eller har för avsikt att gå till. En sådan tillfällig skyddsåtgärd enligt denna regel skall i största möjliga utsträckning vara i linje med aktuell skydds nivå. När sådana fall identifieras skall administrationen säkerställa att sådana konflikter löses och att risken för upprepning minimeras.

Regel 9

Kontroll av efterlevnaden

- 1 Kontroll av fartyg i hamn
 - 1.1 Vid tillämpningen av detta kapitel skall alla fartyg som omfattas av kapitlet kontrolleras när det befinner sig i en hamn i en annan fördragsslutande stat, av tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den staten och som kan vara samma som dem som utför uppgifterna i regel I/19. Denna kontroll skall begränsas till kontroll av att det ombord finns ett giltigt internationellt sjöfartsskyddscertifikat eller ett giltigt interimistiskt, internationellt sjöfartsskyddscertifikat, utfärdat enligt bestämmelserna i del A i ISPS-koden (certifikat) som, om det är giltigt, skall godtas om det inte finns grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden.
 - 1.2 När sådana grundad anledning föreligger eller när något giltigt certifikat inte kan uppvisas på begäran, skall tjänstemännen som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten vidta en eller flera kontrollåtgärder avseende det fartyget, i enlighet med punkt 1.3. Sådana åtgärder skall vara proportionella med beaktande av de riktlinjer som finns i del B i ISPS-koden.
 - 1.3 Dessa kontrollåtgärder är inspektion av fartyget, fördröjning av fartyget, kvarhållande av fartyget, driftrestriktioner, bl.a. restriktioner vad gäller förflyttningar inom hamnen, eller avvisning av fartyget från hamnen. Sådana kontrollåtgärder kan dessutom eller alternativt omfatta andra smärre administrativa eller korrigerande åtgärder.

2 Fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat

- 2.1 Vid tillämpning av detta kapitel får en fördragsslutande stat begära att de fartyg som avser att anlöpa en hamn i den staten, innan de anlöper hamnen skall tillhandahålla följande information till tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den staten, för att säkerställa efterlevnaden av detta kapitel och undvika behovet av kontrollåtgärder:
- .1 Att fartyget innehar ett giltigt certifikat och namnet på den utfärdande myndigheten.
 - .2 Den skyddsnivå på vilken fartyget för närvarande drivs.
 - .3 Den skyddsnivå på vilken fartyget befunnit sig i varje föregående hamn där det utfört samverkan mellan fartyg och hamn under den tidsperiod som anges i punkt 2.3.
 - .4 Alla särskilda eller extra skyddsåtgärder som fartyget vidtagit i varje föregående hamn där det utfört samverkan mellan fartyg och hamn under den tidsperiod som anges i punkt 2.3.
 - .5 De tillämpliga skyddsförfaranden som har upprätthållits under fartyg-till-fartyg verksamhet under den tidsperiod som anges i punkt 2.3.
 - .6 Annan praktisk skyddsrelaterad information (dock inte detaljer om fartygets skyddsplan) med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i ISPS-koden.

Om så begärs av den fördragsslutande staten skall fartyget eller rederiet tillhandahålla en för den fördragsslutande staten godtagbar bekräftelse på ovan begärda information.

- 2.2 Alla fartyg som omfattas av detta kapitel och som har för avsikt att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat, skall tillhandahålla den information som beskrivs i punkt 2.1, på begäran av de tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den staten. Befälhavaren kan vägra att tillhandahålla sådan information, men skall då vara införstådd med att underlåtenhet att tillhandahålla informationen kan leda till att fartyget förvägras tillträde till den hamnen.
- 2.3 Fartyget skall föra register över den information som avses i punkt 2.1, från de tio senaste anlöpen av hamnanläggningar.
- 2.4 Om de tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande stat vars hamn fartyget avser att anlöpa, efter mottagande av den information som beskrivs i punkt 2.1, har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i detta kapitel eller del A i ISPS-koden, skall de försöka upprätta förbindelse med och mellan fartyget och administrationen för att åtgärda bristen. Om denna kommunikation inte leder till rättelse eller om tjänstemännen har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i detta kapitel eller del A i ISPS-koden, kan tjänstemännen vidta åtgärder mot det fartyget i enlighet med punkt 2.5. Varje sådan åtgärd skall vara proportionell med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i ISPS-koden.

2.5 Sådana åtgärder är följande:

- .1 Krav på åtgärdande av den bristande överensstämelsen.
- .2 Krav på att fartyget fortsätter till en angiven plats inom den fördragsslutande statens territorialhav eller inre vatten.
- .3 Inspektion av fartyget, om fartyget befinner sig på territorialhav som tillhör den fördragsslutande stat vars hamn fartyget avser att anlöpa.
- .4 Vägrat tillträde till hamn.

Innan sådana åtgärder vidtas skall den fördragsslutande staten informera fartyget om sina avsikter. Vid erhållandet av denna information kan befälhavaren avstå från att anlöpa hamnen. I sådana fall skall inte denna regel tillämpas.

3 Övriga bestämmelser

3.1 Om

- .1 de kontrollåtgärder, med undantag av de smärre administrativa eller korrigerande åtgärder, som anges i punkt 1.3, eller
- .2 någon av de åtgärder som anges i punkt 2.5

vidtas, skall en tjänsteman som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten skriftligen omedelbart informera administrationen om vilka kontrollåtgärder eller andra åtgärder som har vidtagits och skälen för detta. Den fördragsslutande stat som vidtar kontrollåtgärder eller andra åtgärder skall också underrätta den erkända sjöfartsskyddsorganisation som utfärdat certifikatet för det aktuella fartyget samt IMO, när någon sådan kontrollåtgärd eller annan åtgärd har vidtagits.

- 3.2 När ett fartyg förvägras anlöpa en hamn eller avvisas från en hamn, bör myndigheterna i hamnstaten vidarebefordra tillämpliga sakuppgifter till myndigheterna i den stat där nästa tillämpliga anlöpshamn ligger, om denna är känd, och andra tillämpliga kuststater, med beaktande av riktlinjer som skall utarbetas av IMO. Sekretess och skydd rörande sådan information skall säkerställas.
- 3.3 Beslut om vägrat tillträde till en hamn, enligt punkt 2.4–2.5, eller avvisning från en hamn, enligt punkt 1.1–1.3, skall endast fattas när tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten har grundad anledning att tro att fartyget utgör ett omedelbart hot mot säkerheten för personer, fartyg eller annan egendom och det inte finns några andra lämpliga sätt att undanröja det hotet.
- 3.4 De kontrollåtgärder som avses i punkt 1.3 och de andra åtgärder som avses i punkt 2.5 skall endast vidtas enligt denna regel fram till dess att den bristande överensstämmelse som givit upphov till kontrollåtgärderna eller andra åtgärder har korrigerats till den fördragsslutande statens tillfredsställelse, varvid hänsyn skall tas till de åtgärder som föreslagits av fartyget eller administrationen.

- 3.5 När den fördragsslutande staten utövar kontroll enligt punkt 1 eller vidtar åtgärder enligt punkt 2
- .1 skall alla tänkbara ansträngningar göras för att förhindra att ett fartyg kvarhålls eller fördröjs i onödan, och om ett fartyg felaktigt kvarhålls eller fördröjs, skall det äga rätt till kompensation för förlust eller skada, och
 - .2 skall nödvändigt tillträde till fartyget i en nödsituation, av humanitära skäl eller av skyddsskäl, inte förhindras.

Regel 10 **Krav på hamnanläggningar**

- 1 Hamnanläggningar skall uppfylla tillämpliga krav i detta kapitel och i del A i ISPS-koden, med beaktande av riktlinjerna i del B i ISPS-koden.
- 2 En fördragsslutande stat med en eller flera hamnanläggningar inom sitt territorium, som omfattas av denna regel, skall se till att
 - .1 en sjöfartsskyddsbedömning utförs för varje hamnanläggning och att denna granskas och godkänns i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden, och
 - .2 en skyddsplan utarbetas, granskas, godkänns och genomförs för varje hamnanläggning i enlighet med bestämmelserna i del A i ISPS-koden.
- 3 Den fördragsslutande staten skall ange och informera om de åtgärder som skall tas upp i en skyddsplan för en hamnanläggning för de olika skyddsnivåerna, inbegripet när en sjöfartsskyddsdeklaration kommer att krävas.

Regel 11 **Alternativa skyddsöverenskommelser**

- 1 En fördragsslutande stat kan vid genomförandet av detta kapitel och del A i ISPS-koden ingå skriftliga bilaterala eller multilaterala avtal med andra fördragsslutande stater om alternativa säkerhetsarrangemang för korta internationella resor på fasta rutter mellan hamnanläggningar inom staternas respektive territorier.
- 2 Ett sådant avtal skall inte äventyra skyddsnivån för andra fartyg eller hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet.
- 3 Fartyg som omfattas av ett sådant avtal får inte utföra fartyg-till-fartyg verksamhet med ett fartyg som inte omfattas av avtalet.
- 4 Ett sådant avtal skall revideras regelbundet, varvid hänsyn skall tas till den erfarenhet man fått samt till alla förändringar i de särskilda omständigheterna eller de bedömda hoten mot skyddet för de fartyg, hamnanläggningar eller rutter som omfattas av avtalet.

Regel 12

Likvärdiga skyddsarrangemang

- 1 En administration kan tillåta ett visst fartyg eller grupp av fartyg, som för dess flagg, att införa andra skyddsåtgärder likvärdiga dem som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden, förutsatt att sådana skyddsåtgärder är minst lika effektiva som de som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden. Den administration som tillåter sådana skyddsåtgärder skall underrätta IMO om vad som ingår i dessa.
- 2 Vid genomförande av detta kapitel och del A i ISPS-koden kan en fördragsslutande stat tillåta en viss hamnanläggning eller grupp av hamnanläggningar inom statens territorium, andra än de som omfattas av ett avtal som ingåtts enligt regel 11, att införa skyddsåtgärder likvärdiga dem som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden, förutsatt att sådana skyddsåtgärder är minst lika effektiva som de som föreskrivs i detta kapitel eller i del A i ISPS-koden. Den fördragsslutande stat som tillåter sådana skyddsåtgärder skall underrätta IMO om vad som ingår i dessa.

Regel 13

Överlämnande av information

- 1 Den fördragsslutande staten skall inte senare än den 1 juli 2004 delge IMO följande information och hålla den tillgänglig för rederier och fartyg:
 - .1 Namn på och kontaktuppgifter för den eller de nationella myndigheter som ansvarar för fartygens och hamnanläggningarnas sjöfartsskydd.
 - .2 Platser inom statens territorium som omfattas av godkända skyddsplaner för hamnanläggningar.
 - .3 Namn på och kontaktuppgifter för på dem som utsetts att alltid finnas tillgängliga för att ta emot och agera vid de skyddslarm från fartyg till land som avses i regel 6.2.1.
 - .4 Namn på och kontaktuppgifter för dem som utsetts att alltid finnas tillgängliga för att ta emot och agera vid meddelanden från den fördragsslutande stat som utövar den kontroll av efterlevnaden som avses i regel 9.3.1.
 - .5 Namn på och kontaktuppgifter för dem som utsetts att alltid finnas tillgängliga för att tillhandahålla råd eller assistans till fartyg och till vilka fartyg kan rapportera om alla skyddsproblem enligt regel 7.2.

Denna information skall därefter uppdateras vid ändringar. IMO skall låta cirkulera sådana uppgifter till andra fördragsslutande stater, för vidare information till deras tjänstemän.

- 2 Den fördragsslutande staten skall inte senare än den 1 juli 2004 informera IMO om namn på och kontaktuppgifter för varje erkänd sjöfartsskyddsorganisation med befogenhet att agera för statens räkning, samt uppgifter om vilket särskilt ansvar och vilka befogenheter som delegerats till sådan organisation. Denna information skall uppdateras om och när alla ändringar inträffar. IMO skall cirkulera sådana uppgifter till andra fördragsslutande stater för information till deras tjänstemän.

- 3 Den fördragsslutande staten skall inte senare än den 1 juli 2004 delge IMO en förteckning över godkända skyddsplaner för hamnanläggningar inom statens territorium, tillsammans med uppgift om vilken eller vilka platser som omfattas av respektive godkänd skyddsplan för hamnanläggning samt datum för godkännande och skall därefter vidare informera om någon av följande ändringar sker:
 - .1 Ändringar av plats eller platser skall införas eller har införts, vilka omfattas av en godkänd skyddsplan för hamnanläggning. I sådana fall skall den information som förmedlas ange de ändringar av den plats eller de platser som täcks av planen och det datum då sådana ändringar skall införas eller har införts.
 - .2 En godkänd skyddsplan för hamnanläggningen, tidigare inkluderad i den förteckning som sänts till IMO, skall upphävas eller har upphävts. I sådana fall skall den information som förmedlas ange datum då upphävandet träder i kraft eller har trätt i kraft. I dessa fall skall informationen förmedlas till IMO så snart det är praktiskt möjligt.
 - .3 Tillägg skall göras i förteckningen över godkända skyddsplaner för hamnanläggningar. I sådana fall skall den information som förmedlas ange den plats eller platser som täcks av planen samt datum för godkännande.
- 4 Den fördragsslutande staten skall vart femte år efter den 1 juli 2004 till IMO överlämna en reviderad och uppdaterad förteckning med information om alla godkända skyddsplaner för hamnanläggningar inom statens territorium, tillsammans med uppgift om den eller de platser som omfattas av varje godkänd skyddsplan och respektive godkännandedatum (och datum för godkännande av ändringar), som skall ta över och ersätta all den information som under de föregående fem åren inlämnats till IMO i enlighet med punkt 3.
- 5 Den fördragsslutande staten skall till IMO överlämna information om avtal som har ingåtts enligt regel 11. Denna information skall innehålla uppgift om
 - .1 namnen på de fördragsslutande stater som ingått avtalet,
 - .2 vilka hamnanläggningar och fasta rutter som omfattas av avtalet,
 - .3 periodiciteten för revidering av avtalet,
 - .4 datum då avtalet träder i kraft, och
 - .5 samråd som hållits med andra fördragsslutande stater.

Vidare skall IMO så snart det är praktiskt möjligt underrättas när avtalet har ändrats eller upphört.

- 6 En fördragsslutande stat som enligt bestämmelserna i regel 12 tillåter likvärdiga skyddsarrangemang för ett fartyg som för dess flagg eller för en hamnanläggning inom statens territorium, skall underrätta IMO om vad som ingår i dessa.
- 7 IMO skall på begäran hålla sådan information som meddelats enligt punkt 3 tillgänglig för andra fördragsslutande stater.

BILAGA 2

INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ FARTYGG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR

FÖRORD

- 1 Vid diplomatkonferensen om sjöfartsskydd, som hölls i London i december 2002, antogs nya bestämmelser i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad SOLAS 74) och denna kod, för att höja sjöfartsskyddet. Dessa nya krav är i form av ett internationellt ramverk, genom vilket fartyg och hamnanläggningar kan samarbeta för att upptäcka och avvärja åtgärder som hotar säkerheten inom sjötransportsektorn.
- 2 Som en följd av de tragiska händelserna den 11 september 2001 överenskom Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad IMO), på sitt tjugooandra möte i november 2001, enhälligt att utveckla nya åtgärder avseende sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar. IMO beslutade också att dessa nya åtgärder skulle antas vid en konferens, kallad diplomatkonferensen om sjöfartsskydd, för de stater som anslutit sig till SOLAS 74, i december 2002. Förberedelserna för diplomatkonferensen överläts åt IMO:s sjösäkerhetskommitté (nedan kallad sjösäkerhetskommittén) på grundval av förslag som inkommit från medlemsstater, mellanstatliga och icke-statliga organisationer i samverkan med IMO.
- 3 Sjösäkerhetskommittén tillsatte vid sitt första extraordinarie möte, som också hölls i november 2001, en tillfällig arbetsgrupp för sjöfartsskydd, för att påskynda utvecklingen och införandet av lämpliga skyddsåtgärder. Denna arbetsgrupp höll sitt första möte i februari 2002 och resultatet från gruppens arbete rapporterades till och beaktades vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiofemte möte i mars 2002, varvid tillsattes en ad hoc-arbetsgrupp för att ytterligare utveckla de lämnade förslagen. Vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiofemte möte, som hölls i september 2002, bedömdes den arbetsgruppens rapport, samt rekommenderades att arbetet skulle löpa vidare i ytterligare en tillfällig arbetsgrupp. Vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiosjätte möte bedömdes resultatet från den arbetsgrupp som tillsattes vid mötet i september 2002 och det ytterligare arbete som denna arbetsgrupp utförde i samband med kommitténs sjuttiosjätte möte i december 2002, omedelbart före diplomatkonferensen, samt godkändes den slutgiltiga versionen av förslaget för beaktande av diplomatkonferensen.
- 4 Vid diplomatkonferensen, den 9–13 december 2002, antogs också ändringar av gällande bestämmelser i SOLAS 74, för att påskynda införandet av kravet på automatiska identifieringssystem, och nya regler i kapitel XI-1 i SOLAS 74 gällande märkning med fartygs IMO-nummer och medförande av en fartygshistorik. Vid konferensen antogs även ett antal resolutioner, inbegripet sådana som gäller införande och revision av denna kod och tekniskt samarbete och samarbete med Internationella arbetsorganisationen (nedan kallad ILO) och Världstullorganisationen. Det framkom att vissa av de nya bestämmelserna om sjöfartsskydd kan behöva granskas och ändras när dessa två organisationer slutfört sitt arbete.

- 5 Bestämmelserna i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och i denna kod gäller för fartyg och hamnanläggningar. Utvidgningen av SOLAS 74 så att den även omfattar hamnanläggningar överenskomms på grundval av att SOLAS 74 erbjuder det snabbaste sättet att säkerställa att nödvändiga skyddsåtgärder snabbt träder i kraft och ger önskat resultat. Man överenskom emellertid vidare att bestämmelserna som hänför sig till hamnanläggningar endast skulle gälla samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface). Den mer omfattande frågan om sjöfartsskyddet inom hamnområdena kommer att bli föremål för ytterligare gemensamt arbete mellan IMO och ILO. Man beslutade vidare att bestämmelserna inte skulle gälla faktiska åtgärder vid angrepp eller nödvändigt uppröjningsarbete efter sådana angrepp.
- 6 Vid utarbetandet av förslaget till bestämmelser har man varit noga med att säkerställa överensstämmelse med 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) med ändringar, Internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden) och det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
- 7 Bestämmelserna representerar en betydande förändring av den internationella sjöfartsindustrins närmande till frågor om sjöfartsskyddet inom sjötransportsektorn. Det bekräftas att dessa bestämmelser kan medföra en avsevärd extra börda på vissa fördragsslutande stater. Vikten av tekniskt samarbete för att bistå fördragsslutande stater vid införandet av bestämmelserna bekräftas till fullo.
- 8 Införandet av bestämmelserna kommer att kräva ett kontinuerligt och effektivt samarbete och förståelse mellan alla som berörs av eller använder fartyg och hamnanläggningar, inbegripet fartygens besättning, hamnpersonal, passagerare, lastägare, fartygs- och hamnledning samt hos nationella och lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd. Befintlig praxis och befintliga förfaranden kommer att behöva granskas och ändras, om de inte ger en tillräckligt hög skyddsnivå. Ytterligare ansvar kommer att behöva tas av sjöfarten och hamnarna samt av nationella och lokala myndigheter för att främja ett utökat sjöfartsskydd.
- 9 Riktlinjerna i del B i denna kod bör beaktas vid införandet av de skyddsbestämmelser som anges i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och del A i denna kod. Det bekräftas emellertid att omfattningen av de här riktlinjernas tillämpning kan variera, beroende på typ av hamnanläggning och fartyg, dess handel och/eller last.
- 10 Ingenting i denna kod skall tolkas eller tillämpas på ett sätt som strider mot grundläggande rättigheter och friheter enligt internationella instrument, särskilt de rörande sjöfolk och flyktingar, inbegripet ILO:s deklARATION om grundläggande principer och rättigheter på arbetet, samt internationella normer rörande sjöfolk och hamnarbetare.

- 11 Erkännande av 1965 års konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen), med ändringar, innebär att myndigheterna skall tillåta att utländska besättningsmedlemmar går i land när det fartyg, med vilket de anländer, befinner sig i hamnen, förutsatt att formaliteterna vid fartygets ankomst uppfylls och att myndigheterna inte har något skäl att vägra tillstånd att gå i land med hänsyn till allmän hälsa, allmän säkerhet eller allmän ordning. De fördragsslutande staterna bör vid godkännande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar på lämpligt sätt beakta det faktum att fartygets personal bor och arbetar på fartyget och behöver kunna gå i land och få tillgång till landbaserade sociala inrättningar för sjöfolk, inbegripet läkarvård.

DEL A

OBLIGATORISKA KRAV RÖRANDE BESTÄMMELSERNA I KAPITEL XI-2 I BILAGAN TILL 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS (SOLAS 74), MED ÄNDRINGAR

1. Allmänt

1.1. Inledning

Denna del av Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar innehåller obligatoriska bestämmelser till vilka hänvisas i kapitel XI-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74), med ändringar.

1.2. Syfte

Syftet med denna kod är att

- .1 upprätta ett internationellt ramverk för samarbete mellan fördragsslutande stater, statliga organ, lokala myndigheter och sjöfartsnäringen och hamnarna vad gäller att upptäcka hot mot säkerheten och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud som påverkar fartyg eller hamnanläggningar som används i internationell handel,
- .2 fastställa respektive roll och ansvar för fördragsslutande stater, statliga organ, lokala myndigheter, sjöfartsindustrin och hamnindustrin på nationell och internationell nivå, för att säkerställa sjöfartsskyddet,
- .3 säkerställa ett tidigt och effektivt insamlande och utbyte av skyddsrelaterad information,
- .4 tillhandahålla metoder för sjöfartsskyddsbedömningar i syfte att ta fram planer och förfaranden för åtgärder vid förändrade skyddsnivåer, och
- .5 säkerställa att tillräckliga och lämpliga åtgärder avseende sjöfartsskyddet har vidtagits.

1.3. Funktionskrav

Denna kod innehåller ett antal funktionskrav, som skall leda till att målsättningen uppfylls. Dessa krav omfattar, men begränsas inte till

- .1 insamling och utvärdering av information avseende hot mot säkerheten samt utbyte av sådan information med berörda fördragsslutande stater,
- .2 krav på att fartyg och hamnanläggningar för protokoll över meddelanden,
- .3 förhindrande av obehörigt tillträde till fartyg, hamnanläggningar och områden inom hamnanläggningen dit tillträdet är begränsat,
- .4 förhindrande av införande av otillåtna vapen, antändningsanordningar och sprängämnen till fartyg och hamnanläggningar,

- .5 tillhandahållande av larmsystem inför hot mot säkerheten eller vid säkerhetstillbud,
- .6 krav på att fartyg och hamnanläggningar har skyddsplaner grundade på sjöfartsskyddsbedömningar, och
- .7 krav på utbildning och övningar som garanterar förtrogenhet med skyddsplaner och skyddsförfaranden.

2. Definitioner

2.1. Nedanstående termer skall ha den betydelse som här anges, om inte annat uttryckligen anges på annan plats:

- .1 *konvention*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74), med ändringar.
- .2 *regel*: en regel i konventionen.
- .3 *kapitel*: ett kapitel i konventionen.
- .4 *fartygs skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa tillämpningen av åtgärder ombord på fartyget, utformade för att skydda personer ombord, last, lasttransportenheter, fartygets förråd eller fartyget självt från riskerna vid ett säkerhetstillbud.
- .5 *en hamnanläggnings skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa tillämpningen av åtgärder utformade för att skydda hamnanläggningen och fartyg, personer, last, lasttransportenheter och fartygets förråd inom hamnanläggningen från riskerna vid ett säkerhetstillbud.
- .6 *fartygets sjöfartsskyddsansvarige*: den person ombord på fartyget som är ansvarig inför befälhavaren och utsedd av rederiet som ansvarig för fartygets sjöfartsskydd, inbegripet för införande och upprätthållande av fartygets skyddsplan och för samarbetet med rederiets och hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvariga.
- .7 *rederiets sjöfartsskyddsansvarige*: den person som utsetts av rederiet för att säkerställa att en sjöfartsskyddsbedömning utförs och att ett fartygs skyddsplan utarbetas, lämnas in för godkännande och därefter införs och upprätthålls samt för att ansvara för samarbetet med hamnanläggningens och fartygets sjöfartsskyddsansvariga.
- .8 *hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige*: den person som utsetts att ansvara för utarbetande, införande, revision och upprätthållande av hamnanläggningens skyddsplan och för samarbete med fartygets och rederiets sjöfartsskyddsansvariga.
- .9 *skyddsnivå 1*: den nivå på vilken de minst omfattande skyddsåtgärderna alltid skall upprätthållas.

- .10 *skyddsnivå 2*: den nivå på vilken tillämpliga ytterligare skyddsåtgärder skall upprätthållas under en viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
- .11 *skyddsnivå 3*: den nivå på vilken ytterligare specifika skyddsåtgärder skall upprätthållas under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas eller är överhängande, även om det kanske inte är möjligt att identifiera något specifikt mål.
- 2.2. Termen fartyg omfattar i denna kod flyttbara oljeborrplattformar till sjöss och höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel XI-2/1.
- 2.3. Termen fördragsslutande stat omfattar, i samband med hänvisning till en hamnanläggning, och när den används i avsnitten 14–18, även den utsedda myndigheten.
- 2.4. Termer som inte definieras i denna del skall ges samma betydelse som termerna har i kapitlen I och XI-2.
3. Tillämpning
- 3.1. Denna kod gäller för
- 1 följande typer av fartyg i internationell fart
- .1 passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg,
- .2 lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer, och
- .3 flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, samt
- 2 hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart.
- 3.2. Oaktat bestämmelserna i avsnitt 3.1.2 skall de fördragsslutande staterna besluta om omfattningen av tillämpningen av denna del av koden på de hamnanläggningar inom det egna territoriet som, även om de huvudsakligen används för fartyg som inte går i internationell fart, då och då betjänar fartyg som ankommer eller avgår i internationell fart.
- 3.2.1. De fördragsslutande staterna skall grunda sina beslut enligt avsnitt 3.2 på en sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningen, som utförts i enlighet med denna del av koden.
- 3.2.2. Ett beslut som enligt avsnitt 3.2 fattas av en fördragsslutande stat skall inte äventyra den skyddsnivå, som man avser att uppnå genom kapitel XI-2 eller denna del av koden.
- 3.3. Denna kod gäller inte för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och endast används i icke-kommersiell tjänst för en stat.
- 3.4. Avsnitten 5–13 och 19 i denna del gäller för rederier och fartyg som avses i regel XI-2/4.

- 3.5. Avsnitten 5 och 14–18 i denna del gäller för hamnanläggningar som avses i regel XI-2/10.
- 3.6. Ingenting i denna kod skall påverka de rättigheter eller skyldigheter staterna har enligt internationell lag.
4. De fördragsslutande staternas ansvar
- 4.1. Med förbehåll för bestämmelserna i regel XI-2/3 och XI-2/7 skall de fördragsslutande staterna fastställa skyddsnivåer och tillhandahålla riktlinjer för skydd mot säkerhetstillbud. Högre skyddsnivåer indikerar större sannolikhet för säkerhetstillbud. Faktorer att beakta vid fastställande av skyddsnivå inbegriper
- .1 den utsträckning i vilken hotinformationen är trovärdig,
 - .2 den utsträckning i vilken hotinformationen kan bekräftas,
 - .3 den utsträckning i vilken hotinformationen är specifik eller överhängande, och
 - .4 de tänkbara följderna av ett sådant säkerhetstillbud.
- 4.2. När en fördragsslutande stat fastställer skyddsnivå 3, skall staten vid behov utfärda instruktioner och tillhandahålla skyddsrelaterad information till de fartyg och hamnanläggningar som kan beröras av åtgärden.
- 4.3. En fördragsslutande stat kan delegera vissa av de skyddsrelaterade åtaganden enligt kapitel XI-2 och denna del av koden till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation, med undantag av
- .1 fastställandet av tillämplig skyddsnivå,
 - .2 godkännandet av sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning och efterföljande ändringar av en godkänd bedömning,
 - .3 fastställandet av vilka hamnanläggningar som kommer att åläggas att utse en sjöfartsskyddsansvarig,
 - .4 godkännandet av en hamnanläggnings skyddsplan och efterföljande ändringar i en godkänd plan,
 - .5 utförandet av kontrollen av efterlevnaden enligt regel XI-2/9, och
 - .6 fastställandet av kraven avseende en sjöfartsskyddsdeklaration.
- 4.4. Den fördragsslutande staten skall, i den utsträckning så anses lämpligt, pröva effektiviteten i fartygens eller hamnanläggningarnas skyddsplaner eller ändringar i sådana planer som staten godkänt eller, vad gäller fartyg, planer som godkänts för den statens räkning.
5. Sjöfartsskyddsdeklaration
- 5.1. Den fördragsslutande staten skall bestämma när en sjöfartsskyddsdeklaration krävs, genom att bedöma den risk samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) eller verksamhet fartyg-till-fartyg innebär för personer, egendom och miljön.

- 5.2. Ett fartyg kan begära att en sjöfartsskyddsdeklaration utfärdas när
- .1 fartyget tillämnar en högre skyddsnivå än den hamnanläggning eller det andra fartyg det samverkar med,
 - .2 det finns en överenskommelse om en sjöfartsskyddsdeklaration mellan fördragsslutande stater, som täcker vissa internationella resor eller specifika fartyg på sådana resor,
 - .3 det har förekommit ett hot mot säkerheten eller ett säkerhetstillbud som berört fartyget eller hamnanläggningen,
 - .4 fartyget befinner sig i en hamn som inte behöver ha eller införa en godkänd skyddsplan för hamnanläggningar, eller
 - .5 fartyget bedriver fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som inte behöver ha eller införa en godkänd skyddsplan.
- 5.3. Begäran om utfärdande av en sjöfartsskyddsdeklaration, enligt detta avsnitt, skall bekräftas av den berörda hamnanläggningen eller fartyget.
- 5.4. Sjöfartsskyddsdeklarationen skall utfärdas av
- .1 befälhavaren eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige för fartygets räkning och, om så är tillämpligt,
 - .2 hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige eller, om den fördragsslutande staten beslutar annat, av något annat organ som ansvarar för sjöfartsskyddet på landsidan för hamnanläggningens räkning.
- 5.5. Sjöfartsskyddsdeklarationen skall behandla de skyddskrav som kan delas mellan en hamnanläggning och ett fartyg (eller mellan fartyg) och fastslå parternas ansvar.
- 5.6. Den fördragsslutande staten skall, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3, specificera den minimiperiod under vilken sjöfartsskyddsdeklarationer skall bevaras av hamnanläggningarna inom det egna territoriet.
- 5.7. Administrationen skall, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3, specificera den minimiperiod under vilken sjöfartsskyddsdeklarationer skall bevaras av fartyg som för den statens flagg.
6. Rederiets skyldigheter
- 6.1. Rederiet skall se till att fartygets skyddsplan innehåller ett tydligt uttalande om befälhavarens befogenheter. Rederiet skall i fartygets skyddsplan fastställa att befälhavaren har det övergripande ansvaret och befogenheten att fatta beslut avseende fartygets säkerhet och sjöfartsskydd samt att vid behov begära assistans av rederiet eller en fördragsslutande stat.
 - 6.2. Rederiet skall se till att dess sjöfartsskyddsansvarige, befälhavaren och fartygets sjöfartsskyddsansvarige ges nödvändigt stöd för att fullgöra sina uppgifter och sitt ansvar i enlighet med kapitel XI-2 och denna del av koden.

7. fartygets sjöfartsskydd
- 7.1. Ett fartyg skall vidta åtgärder enligt nedan för skyddsnivåer som fastställs av de fördragsslutande staterna.
- 7.2. På skyddsnivå 1 skall följande åtgärder vidtas, genom lämpliga insatser, på alla fartyg, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, för att identifiera och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud:
 - .1 Säkerställande av att alla sjöfartsskyddsuppgifter utförs.
 - .2 Kontroll av tillträdet till fartyget.
 - .3 Kontroll av personer som går ombord och deras tillhörigheter.
 - .4 Bevakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde dit.
 - .5 Övervakning av däck och området kring fartyget.
 - .6 Övervakning av lasthantering och fartygets förråd.
 - .7 Säkerställande av att kommunikation i sjöfartsskyddsfrågor finns snabbt till hands.
- 7.3. På skyddsnivå 2 skall de ytterligare skyddsåtgärder som föreskrivs i fartygets skyddsplan införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 7.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 7.4. På skyddsnivå 3 skall ytterligare specifika skyddsåtgärder, som anges i fartygets skyddsplan, införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 7.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 7.5. När administrationen fastställer att skyddsnivå 2 eller 3 skall gälla, skall fartyget bekräfta mottagandet av instruktionerna om ändrad skyddsnivå.
- 7.6. Innan ett fartyg anlöper en hamn eller ligger i en hamn i en fördragsslutande stat som fastställt att skyddsnivå 2 eller 3 skall gälla, skall fartyget bekräfta mottagandet av denna instruktion och till hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige bekräfta att man ombord påbörjat införandet av lämpliga åtgärder och förfaranden i enlighet med fartygets skyddsplan, och vid instruktion om skyddsnivå 3 utfärdad av den fördragsslutande stat som fastställt skyddsnivå 3 skall fartyget rapportera om alla problem vid införandet. I sådana fall skall hamnanläggningens och fartygets sjöfartsskyddsansvariga samarbeta och samordna lämpliga åtgärder.
- 7.7. Om administrationen begär att ett fartyg skall ändra till eller redan tillämpar en högre skyddsnivå än den som gäller för den hamn fartyget har för avsikt att anlöpa eller i vilken det redan befinner sig, skall fartyget snarast möjligt informera den behöriga myndigheten i den fördragsslutande stat inom vars territorium den hamnanläggningen ligger och den hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige om situationen.

- 7.7.1. I sådana fall skall fartygets sjöfartsskyddsansvarige samarbeta med hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige och vid behov samordna lämpliga åtgärder.
- 7.8. En administration som begär att fartyg som för dess flagg skall ändra till skyddsnivå 2 eller 3 i en hamn som ligger i en annan fördragsslutande stat skall utan dröjsmål informera den staten om detta.
- 7.9. När en fördragsslutande stat fastställer skyddsnivåer och ser till att skyddsnivåinformationen överlämnas till fartyg som befinner sig i eller som meddelat sin avsikt att gå in på den statens territorialhav, skall sådana fartyg uppmanas upprätthålla vaksamhet och omedelbart rapportera till sin administration och närliggande kuststater om den information som de kommer över och som kan påverka sjöfartsskyddet i området.
- 7.9.1. Vid information till sådana fartyg om gällande skyddsnivå skall den fördragsslutande staten, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, också informera fartygen om de skyddsåtgärder de bör vidta och, om så är tillämpligt, om åtgärder som har vidtagits av den fördragsslutande staten för att tillhandahålla skydd mot hotet.
8. Sjöfartsskyddsbedömning av fartyg
- 8.1. Sjöfartsskyddsbedömningen utgör en väsentlig och integrerad del av utarbetandet och uppdateringen av fartygets skyddsplan.
- 8.2. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige skall se till att fartygets sjöfartsskyddsbedömning utförs av personer med lämpliga kunskaper för utvärdering av ett fartygs sjöfartsskydd enligt detta avsnitt och med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i denna kod.
- 8.3. Med förbehåll för bestämmelserna i avsnitt 9.2.1 kan en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utföra sjöfartsskyddsbedömningen av ett visst fartyg.
- 8.4. Sjöfartsskyddsbedömningen skall inbegripa en sjöfartsskyddsbesiktning på plats och åtminstone innehålla följande:
- .1 Identifiering av befintliga skyddsåtgärder, skyddsförfaranden och befintlig verksamhet som rör sjöfartsskydd.
 - .2 Identifiering och utvärdering av de nyckelverksamheter ombord som det är viktigt att skydda.
 - .3 Identifiering av tänkbara hot mot nyckelverksamheterna ombord och sannolikheten för att hoten förverkligas, i syfte att fastställa och prioritera skyddsåtgärder.
 - .4 Identifiering av svagheter, inbegripet mänskliga faktorer, i infrastrukturen, policyn och förfarandena.
- 8.5. Sjöfartsskyddsbedömningen skall dokumenteras, granskas, godtas och bevaras av rederiet.
9. Fartygets skyddsplan

- 9.1. Alla fartyg skall medföra en av administrationen godkänd skyddsplan ombord. Denna plan skall innehålla bestämmelser för de tre skyddsnivåerna enligt definitionen i denna del av koden.
- 9.1.1. Med förbehåll för bestämmelserna i avsnitt 9.2.1 kan en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utarbeta skyddsplanen för ett visst fartyg.
- 9.2. Administrationen kan överlåta granskning och godkännande av fartygets skyddsplan eller ändringar i en tidigare godkänd plan till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.
- 9.2.1. I sådana fall skall den erkända sjöfartsskyddsorganisation, som utför granskningen och godkännandet av ett fartygs skyddsplan eller ändringar av den för ett visst fartyg, varken ha deltagit i sjöfartsskyddsbedömningen av fartyget eller i utarbetandet av dess skyddsplan eller i de ändringar som är föremål för granskning.
- 9.3. Vid inlämning av ett fartygs skyddsplan, eller ändringar i en tidigare godkänd plan för godkännande, skall den sjöfartsskyddsbedömning bifogas på vilken planen eller ändringarna grundats.
- 9.4. En sådan plan skall utarbetas med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, och skrivas på fartygets arbetsspråk. Om det eller de språken inte är engelska, franska eller spanska skall det även finnas en översättning till ett av dessa språk. Planen skall åtminstone behandla följande:
 - .1 Åtgärder som syftar till att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar och vars medförande inte godkänts, att tas ombord på fartyget.
 - .2 Identifiering av områden med begränsat tillträde och åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till dem.
 - .3 Åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till fartyget.
 - .4 Förfaranden för att svara upp mot hot eller brott mot säkerheten, inbegripet åtgärder för upprätthållandet av betydelsefulla verksamheter ombord eller i samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface).
 - .5 Förfaranden för att svara upp mot de skyddsinstruktioner som de fördragsslutande staterna kan ge på skyddsnivå 3.
 - .6 Förfaranden för evakuering i händelse av hot eller brott mot säkerheten.
 - .7 Arbetsuppgifter för den personal ombord som tilldelats skyddsansvar och övrig personal ombord vad gäller skyddsaspekter.
 - .8 Förfaranden för kontroll av verksamhet som rör sjöfartsskydd.
 - .9 Förfaranden för utbildning och övningar kopplade till planen.

- .10 Förfaranden för samverkan med hamnanläggningens verksamhet som rör sjöfartsskydd,
 - .11 Förfaranden för regelbunden revidering av planen och för uppdatering.
 - .12 Förfaranden för rapportering av säkerhetstillbud.
 - .13 Identifiering av fartygets sjöfartsskyddsansvarige.
 - .14 Identifiering av rederiets sjöfartsskyddsansvarige, inbegripet kontaktuppgifter för dygnet-runt-kontakt.
 - .15 Förfaranden för att säkerställa inspektion, provning, kalibrering och underhåll av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.
 - .16 Tidsintervall för provning eller kalibrering av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.
 - .17 Identifiering av platser där fartygets skyddslarmsystem kan aktiveras.
 - .18 Förfaranden, instruktioner och riktlinjer för användning av fartygets skyddslarmsystem, inbegripet provning, aktivering, avaktivering och återställning och för att begränsa falsklarm.
- 9.4.1. Personal som utför interna kontroller av verksamhet som rör sjöfartsskydd som specificeras i planen eller utvärderar införandet av planen, skall vara oberoende i förhållande till den verksamhet som skall kontrolleras, om inte detta är opraktiskt på grund av rederiets eller fartygets storlek och typ.
- 9.5. Administrationen skall besluta om vilka ändringar i en godkänd skyddsplan för fartyg eller i sådan sjöfartsskyddsutrustning som angetts i en godkänd plan som inte skall införas, om inte de berörda ändringarna i planen godkänns av administrationen. Sådana ändringar skall leda till minst lika effektiva åtgärder som de åtgärder som föreskrivs i kapitel XI-2 och denna del av koden.
- 9.5.1. Den typ av ändringar i ett fartygs skyddsplan eller sjöfartsskyddsutrustning som uttryckligen godkänts av administrationen, i enlighet med avsnitt 9.5, skall dokumenteras på ett sätt som tydligt visar på sådant godkännande. Godkännandet skall finnas ombord och presenteras tillsammans med det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (eller det interimistiska internationella sjöfartsskyddscertifikatet). Om ändringarna är tillfälliga krävs inte att denna dokumentation medförs ombord efter det att de ursprungligen godkända åtgärderna och utrustningen återinförts ombord.
- 9.6. Planen kan förvaras elektroniskt. Den skall i så fall skyddas av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.
- 9.7. Planen skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.
- 9.8. Fartygs skyddsplaner är inte föremål för inspektion av tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av en fördragsslutande stat, att kontrollera efterlevnaden enligt regel XI-2/9, utom under de omständigheter som specificeras i avsnitt 9.8.1.

9.8.1. Om de tjänstemän som vederbörligen bemyndigats av en fördragsslutande stat, har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod och det enda sättet att kontrollera eller åtgärda den bristande överensstämmelsen är att revidera tillämpliga krav i fartygets skyddsplan, kan begränsad tillgång till de specifika delar av planen som berör bristen tillåtas undantagsvis, dock endast efter medgivande från det berörda fartygets fördragsslutande stat eller fartygets befälhavare. Bestämmelserna i planen rörande punkterna 2, 4, 5, 7, 15, 17 och 18 i avsnitt 9.4 i denna del av koden, skall trots detta betraktas som sekretessbelagd information och kan inte bli föremål för inspektion om inte den berörda fördragsslutande staten så medger.

10. Register

10.1. Register över följande verksamheter, som behandlas i fartygets skyddsplan, skall medföras ombord under åtminstone den minimiperiod som föreskrivs av administrationen, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3:

- .1 Utbildning och övningar.
- .2 Hot mot säkerheten och säkerhetstillbud.
- .3 Säkerhetsbrott.
- .4 Ändring av skyddsnivå.
- .5 Meddelanden som hänför sig till fartygets direkta sjöfartsskydd, såsom särskilda hot mot fartyget eller den hamnanläggning där fartyget är eller har varit.
- .6 Interna kontroller och översyn av den verksamhet som rör sjöfartsskydd.
- .7 Regelbunden översyn av fartygets sjöfartsskyddsbedömning.
- .8 Regelbunden översyn av fartygets skyddsplan.
- .9 Införande av alla ändringar i planen.
- .10 Underhåll, kalibrering och provning av sjöfartsskyddsutrustning ombord, inbegripet provning av fartygets skyddslarmsystem.

10.2. Dessa register skall föras på fartygets arbetsspråk. Om det eller de språk som används inte är engelska, franska eller spanska, skall det även finnas en översättning till ett av dessa språk.

10.3. Registren kan föras i elektroniskt format. De skall i så fall skyddas med hjälp av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.

10.4. Registren skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

11. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige

- 11.1. Rederiet skall utse en sjöfartsskyddsansvarig. En person som utses till rederiets sjöfartsskyddsansvarige kan ha detta uppdrag för ett eller flera fartyg, beroende på det antal eller de typer av fartyg rederiet driver, förutsatt att det är tydligt klargjort för vilka fartyg denne ansvarar. Ett rederi kan, beroende på det antal eller de typer av fartyg rederiet driver, utse flera personer som sjöfartsskyddsansvariga, förutsatt att det är tydligt klargjort för vilka fartyg var och en av dessa personer ansvarar.
- 11.2. Förutom de uppgifter och det ansvar som redogörs för i detalj på annan plats i denna del av koden, skall rederiets sjöfartsskyddsansvariges uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:
- .1 Informera om nivån på de hot fartyget sannolikt kommer att stå inför, med hjälp av lämpliga sjöfartsskyddsbedömningar och annan relevant information.
 - .2 Se till att fartygets sjöfartsskyddsbedömning utförs.
 - .3 Se till att fartygets skyddsplan utarbetas, lämnas in för godkännande och därefter införs ombord och upprätthålls.
 - .4 Se till att lämpliga ändringar införs i skyddsplanen för att åtgärda brister och tillgodose skyddskraven för det enskilda fartyget.
 - .5 Anordna interna kontroller och översyn av den verksamhet som rör sjöfartsskydd.
 - .6 Planera de första och efterföljande kontrollerna av fartyget som skall utföras av administrationen eller den erkända sjöfartsskyddsorganisationen.
 - .7 Se till att brister och bristande överensstämmelser som identifieras vid interna kontroller, periodisk översyn, skyddsinspektioner och överensstämmelsekontroller snabbt beaktas och åtgärdas.
 - .8 Höja medvetenheten och vaksamheten när det gäller sjöfartsskydd.
 - .9 Se till att personal som ansvarar för fartygets sjöfartsskydd får lämplig utbildning.
 - .10 Se till att en effektiv kommunikation och ett effektivt samarbete mellan fartygets och den berörda hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvariga upprättas.
 - .11 Säkerställa samstämmighet mellan säkerhetskraven och kraven på sjöfartsskydd.
 - .12 Se till att planen för varje fartyg, om systerfartyg eller hela flottan har gemensamma skyddsplaner, återspeglar den fartygsspecifika informationen korrekt.
 - .13 Se till att alla alternativa eller likvärdiga arrangemang, som godkänns för ett visst fartyg eller en viss grupp av fartyg, införs och upprätthålls.

12. Fartygets sjöfartsskyddsansvarige
 - 12.1. Det skall finnas en sjöfartsskyddsansvarig ombord på varje fartyg.
 - 12.2. Förutom de uppgifter och det ansvar som redogörs för i detalj på annan plats i denna del av koden, skall fartygets sjöfartsskyddsansvariges uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:
 - .1 Utföra regelbundna skyddsinspektioner av fartyget för att säkerställa att lämpliga skyddsåtgärder upprätthålls.
 - .2 Upprätthålla och övervaka genomförandet av fartygets skyddsplan, inbegripet ändringar i planen.
 - .3 Samordna sjöfartsskyddsaspekter vid hantering av last och fartygets förråd med övrig personal ombord och med den sjöfartsskyddsansvarige i berörd hamnanläggning.
 - .4 Föreslå ändringar i fartygets skyddsplan.
 - .5 Rapportera till rederiets sjöfartsskyddsansvarige om alla brister och bristande överensstämmelser som identifierats vid interna kontroller, periodisk översyn, skyddsinspektioner och överensstämmelsekontroller samt införa alla korrigerande åtgärder.
 - .6 Höja medvetenheten och vaksamheten när det gäller sjöfartsskydd ombord.
 - .7 Se till att personalen ombord, vid behov, erhållit lämplig utbildning.
 - .8 Rapportera om alla säkerhetstillbud.
 - .9 Samordna införandet av fartygets skyddsplan med rederiets sjöfartsskyddsansvarige och med den sjöfartsskyddsansvarige i den berörda hamnanläggningen.
 - .10 Se till att sjöfartsskyddsutrustning, om sådan finns, används, provas, kalibreras och underhålls på rätt sätt.
13. Utbildning och övningar med avseende på fartygets sjöfartsskydd
 - 13.1. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige och berörd landbaserad personal skall ha de kunskaper som krävs och erhållit utbildning med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i denna kod.
 - 13.2. Fartygets sjöfartsskyddsansvarige skall ha de kunskaper som krävs och ha erhållit utbildning med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
 - 13.3. Personal ombord med särskilt sjöfartsskyddsansvar och särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall förstå det ansvar de har för fartygets sjöfartsskydd enligt fartygets skyddsplan och ha tillräckliga kunskaper och tillräcklig skicklighet för att kunna utföra sina tilldelade uppgifter, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

- 13.4. Övningar för att säkerställa ett effektivt genomförande av fartygets skyddsplan skall hållas med lämpliga mellanrum med beaktande av typ av fartyg, besättningsbyten, hamnanläggningar som skall besökas och andra relevanta omständigheter och med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 13.5. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige skall säkerställa en effektiv samordning och ett effektivt införande av fartygets skyddsplan genom att delta i övningar med lämpliga mellanrum med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
14. Sjöfartsskydd i hamnanläggningar
 - 14.1. En hamnanläggning skall tillämpa den skyddsnivå som fastställs av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger. Skyddsåtgärder och skyddsförfaranden skall tillämpas i hamnanläggningen på ett sådant sätt att de innebär minimala störningar eller förseningar för passagerare, fartyg, besättning, besökare, gods och tjänster.
 - 14.2. På skyddsnivå 1 skall följande åtgärder vidtas genom lämpliga insatser i alla hamnanläggningar, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, för att identifiera och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud:
 - .1 Säkerställande av att hamnanläggningens alla sjöfartsskyddsuppgifter utförs.
 - .2 Kontroll av tillträdet till hamnanläggningen.
 - .3 Övervakning av hamnanläggningen, inbegripet ankarplatser och områden för förtöjning.
 - .4 Övervakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde dit.
 - .5 Övervakning av lasthanteringen.
 - .6 Övervakning av hanteringen av fartygets förråd.
 - .7 Säkerställande av att kommunikation i sjöfartsskyddsfrågor finns snabbt till hands.
 - 14.3. På skyddsnivå 2 skall de ytterligare skyddsåtgärder som specificeras i hamnanläggningens skyddsplan införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 14.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
 - 14.4. På skyddsnivå 3 skall ytterligare specifika skyddsåtgärder, som specificeras i hamnanläggningens skyddsplan, införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 14.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
 - 14.4.1. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen dessutom bemöta och genomföra skyddsinstruktioner från den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.

- 14.5. När en sjöfartsskyddsansvarig för en hamnanläggning får kännedom om att ett fartyg har problem med att uppfylla kraven i kapitel XI-2 eller denna del eller med att införa lämpliga åtgärder och förfaranden enligt fartygets skyddsplan, och i det fall skyddsnivå 3 införts efter instruktioner från den fördragsslutande stat, inom vars territorium hamnanläggningen ligger, skall hamnanläggningens och fartygets sjöfartsskyddsansvariga kontakta varandra och samordna lämpliga insatser.
- 14.6. När den sjöfartsskyddsansvarige för en hamnanläggning informeras om att ett fartyg tillämpar en skyddsnivå som är högre än den som gäller för hamnanläggningen, skall denne rapportera detta till den behöriga myndigheten, ta kontakt med fartygets sjöfartsskyddsansvarige och vid behov samordna lämpliga insatser.
15. Sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggning
- 15.1. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning utgör en väsentlig och integrerad del av utarbetandet och uppdateringen av hamnanläggningens skyddsplan.
- 15.2. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning skall utföras av den fördragsslutande staten, inom vars territorium hamnanläggningen ligger. En fördragsslutande stat kan bemyndiga en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra sjöfartsskyddsbedömningen av en specifik hamnanläggning inom det egna territoriet.
- 15.2.1. När sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning har utförts av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation skall den fördragsslutande staten inom vars territorium hamnanläggningen ligger granska och godkänna bedömningen med avseende på överensstämmelsen med detta avsnitt.
- 15.3. De personer som utför bedömningen skall ha lämplig utbildning för utvärdering av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen i enlighet med detta avsnitt och riktlinjerna i del B i denna kod.
- 15.4. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning skall regelbundet revideras och uppdateras med beaktande av förändrade hotbilder och smärre ändringar som genomförts i hamnanläggningen och skall alltid revideras och uppdateras när större ändringar av hamnanläggningen äger rum.
- 15.5. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning skall åtminstone omfatta följande:
- .1 Identifiering och utvärdering av viktiga tillgångar och den infrastruktur det är viktigt att skydda.
 - .2 Identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hoten skall förverkligas, i syfte att upprätta och prioritera skyddsåtgärder.
 - .3 Identifiering, urval och prioritering av motåtgärder och ändringar i förfaranden samt av hur effektivt dessa minskar sårbarheten.
 - .4 Identifiering av svagheter, inbegripet mänskliga faktorer, i infrastruktur, policy och förfaranden.

- 15.6. Den fördragsslutande staten kan tillåta att sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning gäller fler än en hamnanläggning, om operatören, platsen, verksamheten, utrustningen och utformningen av dessa hamnanläggningar är likartade. En fördragsslutande stat som tillåter ett sådant system skall underrätta IMO om vad som ingår i detta.
- 15.7. När sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning har utförts skall en rapport utarbetas, som innehåller en sammanfattning av hur bedömningen utfördes, en beskrivning av de sårbara punkter som upptäckts under bedömningen samt en beskrivning av motåtgärder som skulle kunna vidtas för att åtgärda dessa sårbara punkter. Rapporten skall skyddas mot obehörig tillgång och obehörigt röjande av innehållet.
16. Hamnanläggningens skyddsplan
- 16.1. En hamnanläggnings skyddsplan som omfattar samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) skall utarbetas och upprätthållas för varje hamnanläggning på grundval av sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen. Planen skall innehålla bestämmelser för de tre skyddsnivåerna enligt definitionen i denna del av koden.
- 16.1.1. Med förbehåll för bestämmelserna i avsnitt 16.2 kan en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utarbeta en skyddsplan för en specifik hamnanläggning.
- 16.2. Hamnanläggningens skyddsplan skall godkännas av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.
- 16.3. En sådan plan skall utarbetas med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod och vara skriven på hamnanläggningens arbetspråk. Planen skall åtminstone omfatta följande:
- .1 Åtgärder som syftar till att förhindra att vapen, farliga ämnen och farliga anordningar avsedda att användas mot personer, fartyg eller hamnar otillbörligen införs i hamnanläggningen eller ombord på ett fartyg.
 - .2 Åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till hamnanläggningen, fartyg som är förtöjda i hamnanläggningen och till sådana områden inom hamnanläggningen dit tillträdet är begränsat.
 - .3 Förfaranden för att svara upp mot hot eller brott mot säkerheten, inbegripet åtgärder för upprätthållandet av betydelsefulla verksamheter i hamnanläggningen eller vid samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface).
 - .4 Förfaranden för att svara upp mot de skyddsinstruktioner på skyddsnivå 3 som kan utfärdas av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.
 - .5 Förfaranden för evakuering i händelse av hot eller brott mot säkerheten.
 - .6 De uppgifter hamnanläggningens personal med sjöfartsskyddsansvar och övrig personal har med avseende på skyddsaspekter.

- .7 Förfaranden för samverkan med fartygens verksamhet som rör sjöfartsskydd.
 - .8 Förfaranden för regelbunden översyn och uppdatering av planen.
 - .9 Förfaranden för rapportering om säkerhetstillbud.
 - .10 Identifiering av hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige, inbegripet kontaktuppgifter för dygnet-runt-kontakt,
 - .11 Åtgärder som syftar till att skydda informationen i planen.
 - .12 Åtgärder som effektivt garanterar lastens och lasthanteringsutrustningens säkerhet i hamnanläggningen.
 - .13 Förfaranden för kontroll av hamnanläggningens skyddsplan.
 - .14 Förfaranden för åtgärder i händelse av att skyddslarmsystemet ombord på ett fartyg som ligger i hamnanläggningen har aktiverats.
 - .15 Förfaranden för att underlätta för besättningens besök i land, personalbyten, liksom besökares tillträde till fartyget, inbegripet besök av representanter för sjöfolkets social- och arbetsorganisationer.
- 16.3.1. Personal som utför interna kontroller av de skyddsaktiviteter som anges i planen eller utvärderar dess genomförande skall ha en oberoende ställning till den verksamhet som skall kontrolleras, om detta inte är opraktiskt på grund av hamnanläggningens storlek och typ.
- 16.4. Hamnanläggningens skyddsplan kan kombineras med eller utgöra en del av hamnens skyddsplan eller andra beredskapsplaner för hamnen.
- 16.5. Den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger skall besluta vilka ändringar i skyddsplanen som inte skall införas utan att först godkännas av staten.
- 16.6. Planen kan förvaras elektroniskt. Den skall i så fall skyddas av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.
- 16.7. Planen skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.
- 16.8. De fördragsslutande staterna kan tillåta att en hamnanläggnings skyddsplan gäller för fler än en hamnanläggning, om operatören, platsen, verksamheten, utrustningen och utformningen av dessa hamnanläggningar är likartade. En fördragsslutande stat som tillåter ett sådant alternativt system skall underrätta IMO om vad som ingår i detta.
17. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige
- 17.1. En sjöfartsskyddsansvarig ska utses för varje hamnanläggning. En person kan utses som sjöfartsskyddsansvarig för en eller flera hamnanläggningar.
- 17.2. Förutom de uppgifter och det ansvar som redogörs för i detalj på annan plats i denna del av koden skall hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvariges uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:

- .1 Genomföra en omfattande, inledande sjöfartsskyddsbesiktning av hamnanläggningen, med beaktande av hamnanläggningens aktuella sjöfartsskyddsbedömning.
 - .2 Säkerställa utarbetandet och upprätthållandet av hamnanläggningens skyddsplan.
 - .3 Införa och verkställa hamnanläggningens skyddsplan.
 - .4 Vidta regelbundna skyddsinspektioner i hamnanläggningen, för att säkerställa kontinuiteten i lämpliga skyddsåtgärder.
 - .5 Rekommendera och vid behov införa ändringar i hamnanläggningens skyddsplan, för att åtgärda brister och uppdatera planen så att den omfattar väsentliga förändringar i hamnanläggningen.
 - .6 Höja medvetenheten och vaksamheten hos hamnanläggningens personal när det gäller sjöfartsskydd.
 - .7 Se till att personal med ansvar för hamnanläggningens sjöfartsskydd fått lämplig utbildning.
 - .8 Rapportera till behöriga myndigheter och föra register över händelser som hotat sjöfartsskyddet i hamnanläggningen.
 - .9 Samordna införandet av hamnanläggningens skyddsplan med rederiets och fartygets berörda sjöfartsskyddsansvariga.
 - .10 Samordna med säkerhetstjänster efter behov.
 - .11 Säkerställa att standarder för personal med ansvar för sjöfartsskyddet i hamnanläggningen uppfylls.
 - .12 Se till att all sjöfartsskyddsutrustning används, provas, kalibreras och underhålls på rätt sätt.
 - .13 På begäran bistå fartygets sjöfartsskyddsansvarige med att bekräfta identiteten på de personer som ämnar gå ombord på fartyget.
- 17.3. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall ges det stöd som behövs för att han skall kunna utföra de uppgifter och uppfylla det ansvar som fastställs i kapitel XI-2 och denna del av koden.
18. Utbildning och övningar med avseende på en hamnanläggnings sjöfartsskydd
- 18.1. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige och vederbörlig sjöfartsskyddspersonal skall ha kunskap och ha erhållit utbildning med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

- 18.2. Hamnanläggningspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall förstå sina uppgifter och sitt ansvar för sjöfartsskyddet i hamnanläggningen enligt hamnanläggningens skyddsplan, och skall ha tillräckliga kunskaper och tillräcklig skicklighet för att kunna utföra sina uppgifter med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 18.3. För att säkerställa ett effektivt införande av hamnanläggningens skyddsplan skall övningar hållas med lämpliga mellanrum, varvid hänsyn skall tas till de olika verksamhetstyper som bedrivs i hamnanläggningen, personaländringar i hamnanläggningen, de typer av fartyg som hamnanläggningen betjänar och andra relevanta omständigheter, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 18.4. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall säkerställa en effektiv samordning och ett effektivt införande av hamnanläggningens skyddsplan genom att delta i övningar med lämpliga mellanrum med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
19. Kontroll och certifiering av fartyg
- 19.1. Kontroller
- 19.1.1. Alla fartyg som omfattas av denna del av koden skall vara föremål för nedanstående kontroller:
- .1 En första kontroll innan fartyget tas i drift eller innan det certifikat som föreskrivs i avsnitt 19.2 utfärdas för första gången, som skall omfatta en fullständig kontroll av fartygets sjöfartsskyddssystem och tillhörande sjöfartsskyddsutrustning som omfattas av tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2, denna del av koden och av fartygets godkända skyddsplan. Kontrollen skall säkerställa att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord helt uppfyller de tillämpliga kraven i kapitel XI-2 och denna del av koden och är i tillfredsställande skick och lämpade för den verksamhet för vilken fartyget är avsett.
 - .2 En förnyad kontroll i intervaller som anges av administrationen, dock inte överstigande fem år, förutom i de fall där avsnitt 19.3 är tillämpligt. Denna kontroll skall säkerställa att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord helt uppfyller de tillämpliga kraven i kapitel XI-2, denna del av koden och fartygets godkända skyddsplan och är i tillfredsställande skick och lämpade för den verksamhet för vilken fartyget är avsett.
 - .3 Minst en mellanliggande kontroll. Om endast en mellanliggande kontroll utförs skall denna äga rum mellan certifikatets andra och tredje årsdag enligt definitionen i regel 1/2(n). Den mellanliggande kontrollen skall omfatta inspektion av sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord, för att säkerställa att det allttjämt är i tillfredsställande skick för den verksamhet för vilken fartyget är avsett. En sådan mellanliggande kontroll skall noteras genom en påteckning på certifikatet.
 - .4 Alla ytterligare kontroller som bestäms av administrationen.

- 19.1.2. Kontrollerna av fartygen skall utföras av administrationens tjänstemän. Administrationen kan emellertid överlåta kontrollen till en sådan erkänd sjöfartsskyddsorganisation som avses i regel XI-2/1.
- 19.1.3. Den berörda administrationen skall alltid ansvara för att kontrollen utförts i sin helhet och på ett verkningsfullt sätt samt vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna skyldighet uppfylls.
- 19.1.4. Sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget skall efter kontroll underhållas för att överensstämma med bestämmelserna i reglerna XI-2/4.2 och XI-2/6, denna del av koden och fartygets godkända skyddsplan. Efter det att kontroll utförts enligt avsnitt 19.1.1 får inga ändringar göras i sjöfartsskyddssystemet eller i tillhörande sjöfartsskyddsutrustning eller fartygets godkända skyddsplan utan administrationens medgivande.
- 19.2. Utfärdande av eller påskrift på certifikatet
- 19.2.1. Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall utfärdas efter den första kontrollen eller förnyade kontroll i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 19.1.
- 19.2.2. Ett sådant certifikat skall utfärdas eller påtecknas av antingen administrationen eller av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som agerar för administrationens räkning.
- 19.2.3. En annan fördragsslutande stat kan, på begäran av administrationen, föranstalta om kontroll av fartyget och skall, om man är övertygad om att bestämmelserna i avsnitt 19.1.1 är uppfyllda, utfärda eller ge bemyndigande att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för fartyget och, när så är tillämpligt, påteckna eller ge bemyndigande för påskrift på det certifikatet för fartyget, i enlighet med denna kod.
- 19.2.3.1. En kopia av certifikatet och en kopia av kontrollrapporten skall snarast möjligt skickas till den administration som begärt kontrollen.
- 19.2.3.2. Ett på detta sätt utfärdat certifikat skall innehålla en förklaring som går ut på att det har utfärdats på begäran av administrationen, och att det skall ha samma kraft och mottaga samma erkännande som ett certifikat som utfärdats enligt avsnitt 19.2.2.
- 19.2.4. Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet skall utformas enligt den modell som finns i tillägget till denna kod. Om det språk som används inte är engelska, franska eller spanska skall texten omfatta en översättning till ett av dessa språk.
- 19.3. Certifikatets varaktighet och giltighet
- 19.3.1. Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall utfärdas för en period som anges av administrationen, dock inte för en period längre än fem år.
- 19.3.2. När en förnyad kontroll slutförs inom tre månader före det att det befintliga certifikatet löper ut, skall det nya certifikatet gälla från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes och fram till ett datum som ej ligger längre fram i tiden än fem år från det datum det befintliga certifikatet upphörde att gälla.

19.3.2.1. När den förnyade kontrollen slutförs efter det att det befintliga certifikatet upphört att gälla, skall det nya certifikatet gälla från det datum den förnyade kontrollen slutfördes och fram till ett datum som ej ligger längre fram i tiden än fem år från det datum det befintliga certifikatet upphörde att gälla.

19.3.2.2. När den förnyade kontrollen slutförs mer än tre månader före det att det befintliga certifikatet upphör att gälla skall det nya certifikatet gälla från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes och fram till ett datum som inte ligger längre fram i tiden än fem år från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes.

Om ett certifikat är utfärdat för en period som är kortare än fem år kan administrationen förlänga certifikatets giltighet till ett senare datum inom den maximala period som anges i avsnitt 19.3.1, förutsatt att de kontroller som det hänvisas till i avsnitt 19.1.1 och som gäller när certifikatet är utfärdat för en period på fem år har utförts enligt bestämmelserna.

19.3.4. Om en förnyad kontroll har slutförts och ett nytt certifikat inte kan utfärdas eller överlämnas till fartyget innan det befintliga certifikatet upphör att gälla, kan administrationen eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som agerar för administrationens räkning påteckna det befintliga certifikatet, varvid ett sådant certifikat skall godtas som giltigt under en ytterligare period som inte får överskrida fem månader från det datum certifikatet upphörde att gälla.

19.3.5. Om fartyget vid den tidpunkt då certifikatet upphör att gälla inte befinner sig i en hamn där certifikatet skall kontrolleras, kan administrationen förlänga certifikatets giltighet. Denna förlängning får emellertid endast beviljas för att göra det möjligt för fartyget att slutföra sin resa till den hamn där det skall kontrolleras och då bara i fall där det är rätt och rimligt att göra detta. Ett certifikat får inte förlängas för en period längre än tre månader, och det fartyg som beviljas en förlängning får inte, efter det att det ankommit till den hamn där certifikatet skall kontrolleras, på grund av att det har en sådan förlängning, lämna den hamnen utan att ha fått ett nytt certifikat. När den förnyade kontrollen är slutförd skall det nya certifikatet vara giltigt till ett datum som inte ligger längre fram i tiden än fem år från det att det tidigare certifikatet upphörde att gälla, innan förlängningen beviljades.

19.3.6. Ett certifikat som utfärdats till ett fartyg i trafik på korta resor och som inte förlängts enligt föregående bestämmelser i detta avsnitt, kan förlängas av administrationen med en respitperiod på upp till en månad från det upphörandedatum som anges på certifikatet. När den förnyade kontrollen är slutförd skall det nya certifikatet vara giltigt till ett datum som inte ligger längre fram i tiden än fem år från och med det datum det befintliga certifikatet upphörde att gälla, innan förlängningen beviljades.

19.3.7 . Om en mellanliggande kontroll slutförs före den period som anges i avsnitt 19.1.1 gäller följande:

- .1 Det upphörandedatum som anges på certifikatet skall ändras genom påskrift till ett datum som inte får ligga längre fram i tiden än tre år från det datum den mellanliggande kontrollen slutfördes.
- .2 Upphörandedatumet kan förbli oförändrat, förutsatt att ytterligare en eller flera kontroller utförs, så att den maximala perioden mellan kontrollerna som föreskrivs i avsnitt 19.1.1 inte överskrids.

19.3.8. Ett certifikat som utfärdats enligt avsnitt 19.2 skall upphöra att gälla om

- .1 de tillämpliga kontrollerna inte slutförs inom de perioder som anges i avsnitt 19.1.1,
- .2 certifikatet inte förses med påskrift enligt avsnitt 19.1.1.3 och, när så är tillämpligt, 19.3.7.1,
- .3 ett rederi övertar ansvaret för driften av ett fartyg som inte tidigare drivits av rederiet, och
- .4 vid överföring av fartyget till en annan flaggstat.

19.3.9. När det gäller

- .1 fartyg som överförs till en annan fördragsslutande stat skall den fördragsslutande stat, vars flagg fartyget tidigare förde, snarast möjligt överlämna kopior på all information som hänför sig till det internationella sjöfartsskyddscertifikat som fartyget medförde före överföringen och kopior på tillgängliga kontrollrapporter till administrationen i den nya flaggstaten, eller
- .2 ett rederi som övertar ansvaret för driften av ett fartyg som inte tidigare drivits av det rederiet skall det tidigare rederiet snarast möjligt överlämna kopior av all information som hänför sig till det internationella sjöfartsskyddscertifikatet eller för att underlätta de kontroller som anges i avsnitt 19.4.2 till det mottagande rederiet.

19.4. Interimistisk certifiering

19.4.1. De certifikat som anges i avsnitt 19.2 skall endast utfärdas när den administration som utfärdar certifikatet är fullt övertygad om att fartyget uppfyller kraven i avsnitt 19.1. Efter den 1 juli 2004 kan emellertid administrationen när det gäller

- .1 ett fartyg som saknar certifikat då det levereras, sätts i trafik eller på nytt sätts i trafik,
- .2 överföring av ett fartyg från en fördragsslutande stats flagg till en annan fördragsslutande stat,
- .3 överföring av ett fartyg till en fördragsslutande stats flagg från en stat som inte är en fördragsslutande stat, eller
- .4 ett rederi som övertar ansvaret för driften av ett fartyg som inte tidigare drivits av rederiet,

fram till det att det certifikat som avses i avsnitt 19.2 utfärdats, låta utfärda ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat, som är utformat enligt den modell som finns i tillägget till denna del av koden.

19.4.2. Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat får endast utfärdas när administrationen eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för administrationens räkning har kontrollerat följande:

- .1 Den sjöfartsskyddsbedömning av fartyg som krävs i denna del av koden har utförts.
 - .2 En kopia av fartygets skyddsplan som uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod finns ombord, har lagts fram för granskning och godkännande och har införts ombord på fartyget.
 - .3 Fartyget är försett med ett skyddslarmsystem som uppfyller kraven i regel XI-2/6 om så föreskrivs.
 - .4 Rederiets sjöfartsskyddsansvarige
 - .1 har säkerställt att
 - .1 fartygets skyddsplan har granskats för överensstämmelse med denna del av koden,
 - .2 planen har lämnats in för godkännande, och
 - .3 planen har införts ombord på fartyget, och
 - .2 har vidtagit nödvändiga åtgärder, inbegripet åtgärder för övningar och interna kontroller genom vilka rederiets sjöfartsskyddsansvarige har försäkrat sig om att fartyget kommer att klara den föreskrivna kontrollen i enlighet med avsnitt 19.1.1.1 inom sex månader.
 - .5 Åtgärder har vidtagits för genomförande av föreskrivna kontroller i enlighet med avsnitt 19.1.1.1.
 - .6 Befälhavaren, fartygets sjöfartsskyddsansvarige och övrig fartygspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter är väl förtrogna med sina uppgifter och sitt ansvar enligt denna del av koden och med tillämpliga bestämmelser i den skyddsplan för fartyget som finns ombord och har fått sådan information på det arbetspråk som används av fartygets besättning eller språk som förstås av dem.
 - .7 Fartygets sjöfartsskyddsansvarige uppfyller kraven i denna del av koden.
- 19.4.3. Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat kan utfärdas av administrationen eller av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation med befogenhet att agera för administrationens räkning.
- 19.4.4. Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall gälla för en period på sex månader eller fram till det att det certifikat som föreskrivs i avsnitt 19.2 har utfärdats, beroende på vilket som inträffar först, och kan inte förlängas.

- 19.4.5. En fördragsslutande stat får inte låta utfärda ett efterföljande interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat till ett fartyg om ett av fartygets eller rederiets syften med att begära ett sådant certifikat, enligt administrationens eller den erkända sjöfartsskyddsorganisationens bedömning, är att undvika full överensstämmelse med kapitel XI-2 och denna del av koden för en period bortom den som gäller för det ursprungliga interimistiska certifikatet enligt specifikation i avsnitt 19.4.4.
- 19.4.6. Vid tillämpning av regel XI-2/9 kan fördragsslutande stater, innan de godtar ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat som ett giltigt certifikat, försäkra sig om att kraven i avsnitten 19.4.2.4 till 19.4.2.6 är uppfyllda.

Tillägg till del A

Tillägg 1

Formulär för internationellt sjöfartsskyddscertifikat

INTERNATIONELLT SJÖFARTSSKYDDSCERTIFIKAT

(Officiell stämpel)

(Stat)

Certifikatnummer

Utfärdat enligt bestämmelserna i

INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ FARTYG OCH I
HAMNANLÄGGNINGAR (ISPS-KODEN)

Enligt bemyndigande av regeringen i _____
(statens namn)

av _____
(bemyndigad person eller organisation)

Fartygets namn :
Särskiljande siffror eller bokstäver :
Hemort :
Typ av fartyg :
Bruttodräktighet :
IMO-nummer :
Rederiets namn och adress :

HÄRMED INTYGAS ATT

1 sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget har kontrollerats i enlighet med avsnitt 19.1 i del A i ISPS-koden,

2 kontrollen visade att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget uppfyller tillämpliga krav i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden och att

3 fartyget har en godkänd skyddsplan.

Datum för första kontroll/förnyad kontroll på vilken certifikatet grundas.....

Detta certifikat är giltigt till.....

med förbehåll för kontroller i enlighet med avsnitt 19.1.1 i del A i ISPS-koden.

Utfärdat i
(Ort för certifikatets utfärdande)

Datum.....

(namnteckning på den vederbörligen
bemyndigade tjänsteman som utfärdar
certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR MELLANLIGGANDE KONTROLL

HÄRMED INTYGAS att en mellanliggande kontroll som föreskrivs i avsnitt 19.1.1 i del A i ISPS-koden har utförts och att fartyget därvid befunnits uppfylla tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden.

Mellanliggande kontroll

Namn-teckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR YTTERLIGARE KONTROLLER *

Ytterligare kontroll

Namn-teckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

Ytterligare kontroll

Namn-teckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

Ytterligare kontroll

Namn-teckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

* Denna del av certifikatet skall anpassas av förvaltningen för att uppge om den har fastslagit ytterligare kontroll som visats av uppställningen i avsnitt 19.1.1.4

YTTERLIGARE KONTROLL I ENLIGHET MED AVSNITT A/19.3.7.2

I ISPS-KODEN

HÄRMED INTYGAS att en ytterligare kontroll enligt kraven i avsnitt 19.3.7.2 i del A i ISPS-koden utförts och att fartyget därvid befunnits uppfylla tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden.

Namnteckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID OM DENNA ÄR KORTARE ÄN 5 ÅR NÄR AVSNITT A/19.3.3

I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT

Fartyget uppfyller tillämpliga bestämmelser i del A i ISPS-koden och certifikatet skall i enlighet med avsnitt 19.3.3 i del A i ISPS-koden godtas som giltigt fram till den

.....

Namnteckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT NÄR DEN FÖRNYADE KONTROLLEN HAR SLUTFÖRTS OCH AVSNITT A/19.3.4 I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT

Fartyget uppfyller tillämpliga bestämmelser i del A i ISPS-koden och detta certifikat skall i enlighet med avsnitt 19.3.4 i del A i ISPS-koden godtas som giltigt fram till den

.....

Namnteckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID TILL
DESS FARTYGET ANLÖPER KONTROLLHAMNEN, NÄR AVSNITT A/19.3.5 I
ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT ELLER FÖR EN RESPITPERIOD, NÄR
AVSNITT A/19.3.6 I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT**

Detta certifikat skall i enlighet med avsnitt 19.3.5 / 19.3.6* i del A i ISPS-koden godtas som giltigt till den

Namnteckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR FRAMFLYTTNING AV DATUM FÖR GILTIGHETENS
UPPHÖRANDE, NÄR AVSNITT A/19.3.7.1 I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT**

I enlighet med avsnitt 19.3.7.1 i del A i ISPS-koden är det nya datum vid vilket certifikatet upphör att gälla den**

Namnteckning.....
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

* Stryk det som ej är tillämpligt.

** Om denna del av certifikatet fylls i skall det datum för certifikatets upphörande som anges på certifikatets framsida också ändras på motsvarande sätt.

TILLÄGG 2

Formulär för interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat

INTERIMISTISKT INTERNATIONELLT SJÖFARTSSKYDDSCERTIFIKAT

(Officiell stämpel)

(Stat)

Certifikatnummer

Utfärdat enligt bestämmelserna i

INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ FARTYGG OCH I
HAMNANLÄGGNINGAR
(ISPS-KODEN)

Enligt bemyndigande av regeringen i _____

(statens namn)

av _____

(bemyndigad person eller organisation)

Fartygets namn :

Särskiljande siffror eller bokstäver :

Hemort :

Typ av fartyg :

Bruttodräktighet :

IMO-nummer :

Rederiets namn och adress :

Är detta ett efterföljande interimistiskt certifikat? Ja/Nej*

Om Ja, när utfärdades det första interimistiska certifikatet?

HÄRMED INTYGAS ATT kraven i avsnitt A/19.4.2 i ISPS-koden är uppfyllda.

Detta certifikat har utfärdats i enlighet med avsnitt A/19.4 i ISPS-koden.

Detta certifikat är giltigt till den

Utfärdat i

(Ort för certifikatets utfärdande)

Datum

(namnteckning på den vederbörligen
bemyndigade tjänsteman som utfärdar
certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens stämpel)

* Stryk det som ej är tillämpligt

BILAGA 3

Del B

RIKTLINJER TILL BESTÄMMELSERNA I KAPITEL XI-2 I BILAGAN TILL 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS (SOLAS 74) MED ÄNDRINGAR OCH DEL A I DENNA KOD

1. Inledning

Allmänt

- 1.1. I förordet till denna kod anges att kapitel XI-2 och del A utgör ett nytt internationellt ramverk för åtgärder som syftar till att öka sjöfartsskyddet och genom vilket fartyg och hamnanläggningar kan samarbeta för att upptäcka och avstyra ageranden som hotar säkerheten inom sjöfarten.
- 1.2. Denna inledning innehåller en strikt men kortfattad beskrivning av de processer som lett fram till upprättandet och införandet av de åtgärder och arrangemang som behövs för att uppnå och upprätthålla överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod, samt identifieras de huvudområden för vilka riktlinjer tillhandahålls. Riktlinjerna beskrivs i punkterna 2 till 19. Man tar här också upp viktiga punkter att beakta vid tillämpning av riktlinjerna för fartyg och hamnanläggningar.
- 1.3. Om läsaren endast är intresserad av de delar som berör fartyg, rekommenderar vi att denna del av koden ändå läses i sin helhet, framför allt de punkter som berör hamnanläggningar. Detsamma gäller för dem som i första hand är intresserade av den del som handlar om hamnanläggningar, som vi alltså då rekommenderar att även läsa punkterna om fartyg.
- 1.4. Riktlinjerna i följande punkter berör huvudsakligen skyddet av fartyget när det ligger i en hamnanläggning. Det kan emellertid uppstå situationer där ett fartyg kan utgöra ett hot mot en hamnanläggning, t.ex. eftersom fartyget, när det väl ligger i hamnanläggningen, skulle kunna användas som bas för ett angrepp. Vid bedömning av lämpliga skyddsåtgärder för att skydda mot fartygsbaserade säkerhetshot bör de personer som gör sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen eller utarbetar hamnanläggningens skyddsplan göra lämpliga anpassningar till riktlinjerna i följande punkter.
- 1.5. Läsaren uppmärksammas på att ingenting i denna del av koden skall läsas eller tolkas i strid mot någon av bestämmelserna i kapitel XI-2 eller del A i koden, eftersom nämnda bestämmelser alltid har tolkningsföreträde vid all oavsiktlig inkonsekvens i denna del av koden. Riktlinjerna i denna del av koden skall alltid läsas, tolkas och tillämpas på ett sätt som står i överensstämmelse med de syften, mål och principer som fastställs i kapitel XI-2 och del A i koden.

De fördragsslutande staternas ansvar

- 1.6 De fördragsslutande staterna har enligt bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod olika typer av ansvar, vilket bl.a. omfattar

- fastställande av lämplig skyddsnivå,
- godkännande av fartygets skyddsplan och alla ändringar i tidigare godkänd plan,
- kontroll av att fartygen uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod och utfärdande av ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat,
- fastställande av vilka av de hamnanläggningar som finns inom territoriet, som skall utse en sjöfartsskyddsansvarig med ansvar för utarbetande av hamnanläggningens skyddsplan,
- tillsyn av att sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen genomförs och godkänns, samt alla efterföljande ändringar i en tidigare godkänd bedömning,
- godkännande av hamnanläggningens skyddsplan och alla efterföljande ändringar i tidigare godkänd plan,
- utförande av kontrollen av efterlevnaden,
- prövning av godkända planer, och
- information till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) samt sjöfartsnäringen och hamnverksamheten.

1.7. En fördragsslutande stat kan utnämna eller inrätta en utsedd myndighet som underställs regeringen för att genomföra statens skyddsskyldigheter avseende hamnanläggningar enligt kapitel XI-2 och del A i denna kod och ge erkända sjöfartsskyddsorganisationer uppdraget att utföra visst arbete vad gäller hamnanläggningarna, dock skall det slutgiltiga godkännandet av detta arbete ges av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten. Administrationerna kan också delegera åtagandet avseende vissa skyddsskyldigheter rörande fartyg till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. Följande skyldigheter eller verksamheter kan inte delegeras till erkända sjöfartsskyddsorganisationer:

- Fastställande av tillämplig skyddsnivå.
- Fastställande av vilka av de hamnanläggningar som ligger inom en fördragsslutande stats territorium, som skall utse en sjöfartsskyddsansvarig och utarbeta en skyddsplan för hamnanläggningen.
- Godkännande av sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen och alla efterföljande ändringar till en tidigare godkänd bedömning.
- Godkännande av en skyddsplan för en hamnanläggning och alla efterföljande ändringar i en tidigare godkänd plan.
- Utförande av kontrollen av efterlevnaden.
- Fastställande av kraven på en sjöfartsskyddsdeklaration.

Fastställande av skydds nivå

- 1.8 Det åligger den fördragsslutande staten att fastställa vilken skydds nivå som skall gälla vid en viss tidpunkt för fartyg och hamnanläggningar. I del A i denna kod definieras följande tre skydds nivåer för internationell tillämpning:
- Skydds nivå 1, normal, den skydds nivå på vilken fartyg och hamnanläggningar normalt arbetar.
 - Skydds nivå 2, förhöjt skydd, den skydds nivå som skall gälla så länge det föreligger en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
 - Skydds nivå 3, exceptionell, den skydds nivå som skall gälla under den tid det föreligger en sannolik eller överhängande risk för säkerhetstillbud.

Rederiet och fartyget

- 1.9. Rederier som driver fartyg som omfattas av kapitel XI-2 och del A i denna kod skall utse en sjöfartsskyddsansvarig för rederiet och en för vart och ett av sina fartyg. Dessa tjänstemäns arbetsuppgifter, ansvar och utbildning samt kraven på övningar definieras i del A i denna kod.
- 1.10. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige ansvarar bland annat för att fartygens sjöfartsskyddsbedömning utförs på rätt sätt, att en skyddsplan utarbetas för fartygen och att dessa skickas in för godkännande av administrationen eller för administrationens räkning och därefter skickas ut till varje fartyg som omfattas av del A i denna kod och för vilka rederiet utsett den personen som sjöfartsskyddsansvarig.
- 1.11. Fartygets skyddsplan skall innehålla information om de driftsmässiga och fysiska skyddsåtgärder som skall vidtas ombord i syfte att säkerställa att fartyget alltid tillämpar skydds nivå 1. Planen skall också innehålla information om de extra eller intensifierade skyddsåtgärder som kan vidtas ombord för att byta till skydds nivå 2 efter instruktion om att göra så. Planen skall dessutom innehålla information om tänkbara, förberedande åtgärder som skall vidtas ombord såsom omedelbar åtgärd vid instruktion till fartyget från de ledningsansvariga för åtgärder på skydds nivå 3 efter ett säkerhetstillbud eller hot därom.
- 1.12. Fartyg som omfattas av kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall ha och drivas i enlighet med en skyddsplan, godkänd av eller för administrationens räkning. Rederiets och fartygets sjöfartsskyddsansvariga skall kontinuerligt övervaka planens tillämplighet och effektivitet, vilket också innebär genomförande av interna kontroller. Ändringar i någon del av en godkänd plan, som enligt administrationen kräver ytterligare godkännande, skall skickas in för granskning och godkännande innan de införs i den godkända planen ombord på fartyget.
- 1.13. Fartyget skall medföra ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som anger att fartyget uppfyller kraven i kapitel XI-2 i del A i denna kod. Del A i denna kod innehåller bestämmelser rörande kontroll och certifiering av att fartyget uppfyller kraven vid den första kontrollen, samt vid förnyade och mellanliggande kontroller.

- 1.14. När ett fartyg ligger i en hamn eller anlöper en hamn i en fördragsslutande stat, äger denna stat rätt att enligt bestämmelserna i regel XI-2/9 kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna när det gäller det fartyget. Fartyget kan utsättas för inspektioner utförda av hamnstaten, även om sådana inspektioner normalt inte skall omfatta bedömning av fartygets skyddsplan, utom under särskilda omständigheter. Fartyget kan också komma att utsättas för ytterligare kontrollåtgärder om den fördragsslutande stat som kontrollerar efterlevnaden av bestämmelserna har skäl att tro att fartygets sjöfartsskydd eller skyddet i den hamnanläggning som fartyget anlöpt har äventyrats.
- 1.15. Fartyget skall också medföra information ombord om vem som ansvar för beslut rörande anställning av fartygets personal och för olika typer av beslut rörande fartygets drift. Denna information skall på begäran kunna uppvisas för den fördragsslutande staten.

Hamnanläggningen

- 1.16. Samtliga fördragsslutande stater skall se till att en sjöfartsskyddsbedömning görs för samtliga hamnanläggningar som ligger inom det egna territoriet och som betjänar fartyg i internationell fart. Den fördragsslutande staten, en utsedd myndighet eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation kan utföra denna bedömning. Hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsbedömning skall godkännas av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten. Detta godkännandeförfarande kan inte delegeras. Hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsbedömning skall revideras regelbundet.
- 1.17. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning utgör en grundläggande riskanalys av alla aspekter på en hamnanläggnings verksamhet, i syfte att fastställa vilken eller vilka delar som är mest utsatta och/eller mest sannolikt skulle kunna utsättas för ett angrepp. En säkerhetsrisk utgörs av ett hot om angrepp i kombination med sårbarheten hos målet och följderna av ett angrepp.

Bedömningen skall omfatta

- fastställande av det uppfattade hotet mot hamnanläggningarna och infrastrukturen,
- identifiering av den potentiella sårbarheten, och
- en bedömning av följderna vid ett tillbud.

Efter avslutad analys skall det vara möjligt att göra en övergripande bedömning av risknivån. Sjöfartsskyddsbedömningarna av hamnanläggningarna skall vara en hjälp för att fastställa vilka hamnanläggningar som skall utse en sjöfartsskyddsansvarig och utarbeta en skyddsplan.

- 1.18. Hamnanläggningar som skall uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall utse en sjöfartsskyddsansvarig. Dennes arbetsuppgifter, ansvar och utbildning samt kraven på övningar definieras i del A i denna kod.

- 1.19. Hamnanläggningens skyddsplan skall innehålla information om de driftsmässiga och fysiska skyddsåtgärder som bör vidtas i hamnanläggningen för att säkerställa att den alltid arbetar på skyddsnivå 1. Planen skall också innehålla information om ytterligare eller intensifierade skyddsåtgärder som hamnanläggningen kan vidta för att gå över till och arbeta på skyddsnivå 2 när den uppmanas göra det. Planen skall dessutom innehålla information om möjliga förberedelseåtgärder som hamnanläggningen kan vidta för att möjliggöra omedelbar åtgärd efter instruktion från de ledningsansvariga för åtgärder på skyddsnivå 3 efter ett säkerhetstillbud eller hot där om.
- 1.20. Hamnanläggningar som skall uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall ha och drivas i enlighet med en skyddsplan för hamnanläggningar, godkänd av den fördragsslutande staten eller denna stats utsedda myndighet. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall införa sina bestämmelser och övervaka att planen alltid är effektiv och relevant, samt genomföra interna kontroller av tillämpningen av planen. Ändringar i delar av en godkänd plan, som enligt den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten kräver ett godkännande, skall lämnas in för granskning och godkännande innan de införs i den godkända planen och innan de genomförs i hamnanläggningen. Den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten kan pröva planens effektivitet. Hamnanläggningens skyddsplan eller den bedömning på vilken planen har grundats skall revideras regelbundet. Dessa aktiviteter kan leda till ändringar i den godkända planen. Alla ändringar i specificerade delar av en godkänd plan skall tillställas den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten för godkännande.
- 1.21. Fartyg som utnyttjar hamnanläggningar kan utsättas för hamnstatens kontrollinspektioner och de ytterligare kontrollåtgärder som beskrivs i regel XI-2/9. Berörda myndigheter kan begära information om fartyget, dess last, passagerare och besättning innan fartyget tillåts anlöpa hamnen. Det kan finnas situationer då anlop av hamnen kan nekas.

Information och kommunikation

- 1.22. I kapitel XI-2 och del A i denna kod krävs att den fördragsslutande staten förser IMO med viss information samt att information skall hållas tillgänglig för att möjliggöra effektiv kommunikation mellan De fördragsslutande staterna och mellan rederiets/fartygets sjöfartsskyddsansvariga och den sjöfartsskyddsansvarige i den hamnanläggning fartyget skall anlöpa.
2. Definitioner
- 2.1. Här tillhandahålls inga riktlinjer avseende de definitioner som anges i kapitel XI-2 eller del A i denna kod.
- 2.2. I denna del av koden avses med
- .1 *avsnitt*: ett avsnitt i del A i koden som anges som "avsnitt A/<följt av avsnittets nummer>",
 - .2 *punkt*: en punkt i denna del av koden som anges som "punkt <följt av punktens nummer>", och

- .3 *fördragsslutande stat*: när begreppet används i punkterna 14–18, en fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen är belägen, inbegripet en hänvisning till den utsedda myndigheten.

3. Tillämpning

Allmänt

- 3.1. Riktlinjerna i denna del av koden skall beaktas när de krav som anges i kapitel XI-2 och del A i denna kod verkställs.
- 3.2. Det bör emellertid understrykas att riktlinjernas tillämpning beror på typen av fartyg, dess last och/eller passagerare, den fart fartyget går i och situationen i de hamnanläggningar fartyget anlöper.
- 3.3. På samma sätt gäller att tillämpningen av riktlinjerna för hamnanläggningar beror på hamnanläggningen som sådan, typen av fartyg som nyttjar hamnanläggningen, dess last och/eller passagerare och den fart de fartyg som anlöper hamnen går i.
- 3.4. Bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod är inte avsedda att gälla för hamnanläggningar som är konstruerade för och huvudsakligen används för militära ändamål.
4. De fördragsslutande staternas ansvar

Sekretess för bedömningar och planer

- 4.1. Den fördragsslutande staten skall se till att lämpliga åtgärder vidtas för att undvika obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel rörande fartygens sjöfartsskyddsbedömningar och skyddsplaner, sjöfartsskyddsbedömningarna av hamnanläggningarna och hamnanläggningarnas skyddsplaner samt enskilda bedömningar och planer.

Utsedda myndigheter

- 4.2. Den fördragsslutande staten kan utnämna en utsedd myndighet underställd regeringen för att utföra det skyddsarbete som berör hamnanläggningar enligt kapitel XI-2 eller del A i denna kod.

Erkända sjöfartsskyddsorganisationer

- 4.3. En fördragsslutande stat får ge en erkänd sjöfartsskyddsorganisation befogenhet att utföra viss skyddsrelaterad verksamhet, inbegripet
- .1 godkännande och ändringar av fartygens skyddsplaner för administrationens räkning,
 - .2 kontroll och certifiering av att fartygen uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, för administrationens räkning, och
 - .3 de sjöfartsskyddsbedömningar den fördragsslutande staten anser vara nödvändiga för en hamnanläggning.

- 4.4. De erkända sjöfartsskyddsorganisationerna får också tillhandahålla råd och hjälp till rederier och hamnanläggningar i skyddsfrågor, inbegripet frågor rörande fartygens sjöfartsskyddsbedömningar och skyddsplaner, samt sjöfartsskyddsbedömningarna av hamnanläggningarna och hamnanläggningarnas skyddsplaner. Detta kan omfatta utarbetande av fartygens skyddsplaner eller sjöfartsskyddsbedömningarna av hamnanläggningarna eller hamnanläggningarnas skyddsplaner. Om en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utför en sådan sjöfartsskyddsbedömning eller skyddsplan skall den sjöfartsskyddsorganisationen inte bemyndigas att godkänna det fartygets skyddsplan.
- 4.5. Vid bemyndigande av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation skall den fördragsslutande staten beakta kompetensen i den aktuella sjöfartsskyddsorganisationen. En erkänd sjöfartsskyddsorganisation skall kunna uppvisa
- .1 expertkunskaper inom tillämpliga sjöfartsskyddsområden,
 - .2 lämpligt kunnande om drift av fartyg och hamnar, inbegripet kunskap om fartygskonstruktion om man tillhandahåller tjänster till fartyg, och hamnkonstruktion om man tillhandahåller tjänster till hamnanläggningar,
 - .3 sin förmåga att bedöma de sannolika skyddsrisiker som skulle kunna uppstå vid drift av fartyg och hamnanläggningar, inbegripet vid samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) och hur sådana risker minimeras,
 - .4 sin förmåga att upprätthålla och förbättra personalens expertkunskaper,
 - .5 sin förmåga att övervaka sin personals kontinuerliga trovärdighet,
 - .6 sin förmåga att upprätthålla lämpliga åtgärder för att förhindra obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel,
 - .7 sina kunskaper om kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod och tillämplig nationell och internationell lagstiftning och skyddskrav,
 - .8 sina kunskaper om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
 - .9 sina kunskaper om igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,
 - .10 sin förmåga att på icke-diskriminerande basis känna igen egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten,
 - .11 sina kunskaper om teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder, och
 - .12 sina kunskaper om utrustning och system som används för skydd och övervakning samt om begränsningarna hos sådan utrustning och sådana system.

Vid delegering av specifika uppdrag till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation skall den fördragsslutande staten och dess administration se till att den sjöfartsskyddsorganisationen har den kompetens som behövs för uppdraget.

- 4.6. En erkänd sjöfartsskyddsorganisation som avses i regel I/6 och som uppfyller kraven i regel XI-1/1, kan utses som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation förutsatt att den har den expertis inom skyddsrelaterad frågor som anges i punkt 4.5.
- 4.7. En hamnmyndighet eller hamnoperatör kan utses till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation, förutsatt att den har den expertis inom skyddsrelaterade frågor som anges i punkt 4.5.

Fastställande av skyddsnivå

- 4.8. Den fördragsslutande staten skall vid fastställande av skyddsnivå ta hänsyn till allmän och specifik hotinformation. Den fördragsslutande staten skall fastställa den skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar till en av följande tre nivåer:
- Skyddsnivå 1: normal, den skyddsnivå på vilken fartyg och hamnanläggningar normalt arbetar.
 - Skyddsnivå 2: förhöjt skydd, den skyddsnivå som skall gälla så länge det föreligger en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
 - Skyddsnivå 3: exceptionell, den skyddsnivå som skall gälla under den tid då det föreligger en sannolik eller överhängande risk för säkerhetstillbud.
- 4.9. Tillämpning av skyddsnivå 3 skall vara en exceptionell åtgärd, som endast skall vidtas när det föreligger trovärdig information om att ett säkerhetstillbud är sannolikt eller överhängande. Skyddsnivå 3 skall endast gälla under den tid det identifierade säkerhetshotet eller det aktuella säkerhetstillbudet föreligger. Skyddsnivån kan ändras från nivå 1 till nivå 2 och vidare till nivå 3, men det är också möjligt att ändra nivå direkt från nivå 1 till nivå 3.
- 4.10. Befälhavaren har alltid det slutgiltiga ansvaret för fartygets skydd. Befälhavaren kan vid skyddsnivå 3 även begära förtydligande eller ändringar av instruktioner utfärdade av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbudet eller hotet därom, om det föreligger sannolik risk för att någon instruktion, om den följs, skulle kunna vara negativ för fartygets skydd.
- 4.11. Rederiets eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige skall vid första möjliga tillfälle samarbeta med hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige i den hamnanläggning fartyget avser att anlöpa, för att fastställa vilken skyddsnivå som skall gälla för det fartyget i den hamnanläggningen. Efter att ha upprättat kontakt med ett fartyg skall hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige informera fartyget om alla senare ändringar av hamnanläggningens skyddsnivå och förse fartyget med relevant sjöfartsskyddsinformation.

- 4.12. Det kan finnas omständigheter under vilka ett enskilt fartyg kan hålla en högre skyddsnivå än den hamnanläggning fartyget anlöper, men det kan däremot inte finnas några omständigheter under vilka ett fartyg kan hålla en lägre skyddsnivå än den hamnanläggning det anlöper. Om ett fartyg har en högre skyddsnivå än den hamnanläggning det avser att anlöpa skall rederiets eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige omedelbart informera hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige därom. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall utföra en bedömning av den särskilda situationen i samråd med rederiets eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige och överenskomma om lämpliga skyddsåtgärder med fartyget, vilket kan omfatta utfärdande och undertecknande av en sjöfartsskyddsdeklaration.
- 4.13. De fördragsslutande staterna skall avgöra hur information om skyddsnivåändringar kan spridas på snabbaste sätt. Administrationerna kan använda Navtex-meddelanden eller underrättelser för sjöfarande (Notices to Mariners) som metod för att informera rederiernas och fartygens sjöfartsskyddsansvariga om sådana skyddsnivåändringar. De kan också välja andra informationskanaler, som ger motsvarande eller snabbare spridning och täckning. De fördragsslutande staterna skall upprätta ett informationssystem riktat till hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga när det gäller skyddsnivåändringar. De fördragsslutande staterna skall utarbeta och upprätthålla en förteckning med kontaktuppgifter för de personer som skall informeras vid skyddsnivåändringar. Även om skyddsnivån inte behöver betraktas som särskilt känslig, kan underliggande hotbild vara mycket känslig. De fördragsslutande staterna skall nogsamt beakta typ och detaljer i den överlämnade informationen och den metod med vilken informationen sprids till fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga.

Kontaktpunkter och information om hamnanläggningarnas skyddsplaner

- 4.14. IMO skall informeras om vilka hamnanläggningar som har en skyddsplan. Denna information skall också hållas tillgänglig för rederiernas och fartygens sjöfartsskyddsansvariga. Endast information om att skyddsplanen existerar måste offentliggöras. De fördragsslutande staterna skall beakta möjligheten att upprätta antingen centrala eller regionala kontaktpunkter eller andra sätt att tillhandahålla aktuell information om var skyddsplanerna gäller, tillsammans med information om hur hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige kontaktas. Det faktum att sådana kontaktpunkter finns skall offentliggöras. Staterna kan också tillhandahålla information om erkända sjöfartsskyddsorganisationer utsedda att agera för den fördragsslutande statens räkning, tillsammans med information om det specifika ansvar och de befogenheter som delegerats till en sådan sjöfartsskyddsorganisation.
- 4.15. I fall där en hamn inte har någon skyddsplan (och därför inte någon sjöfartsskyddsansvarig) skall den centrala eller regionala kontaktpunkten kunna identifiera en lämpligt kvalificerad person i land, som vid behov kan ordna med införande av lämpliga skyddsåtgärder under den tid fartyget vistas i hamnen.

- 4.16. De fördragsslutande staterna skall också tillhandahålla kontaktuppgifter för de regeringstjänstemän till vilka fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga kan rapportera om skyddsrelaterade frågor. Dessa regeringstjänstemän skall bedöma rapporterna innan åtgärder vidtas. Sådan rapporterad sjöfartsskyddsinformation kan beröra de skyddsåtgärder som faller under en annan fördragsslutande stats jurisdiktion. I så fall skall den fördragsslutande staten överväga huruvida deras motpart i den andra fördragsslutande staten skall kontaktas för diskussion om huruvida åtgärder skall vidtas. Kontaktuppgifterna för regeringstjänstemännen skall därför överlämnas till IMO.
- 4.17. De fördragsslutande staterna skall på begäran också göra den information som anges i punkterna 4.14 till 4.16 tillgänglig för andra fördragsslutande stater.

Identitetshandlingar

- 4.18. De fördragsslutande staterna uppmanas utfärda identitetshandlingar till regeringstjänstemän som får gå ombord på fartyg eller in i hamnanläggningar, som dessa kan medföra när de utför sitt officiella uppdrag, och införa förfaranden för kontroll av sådana handlingar.

Fasta och flytande plattformar och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss

- 4.19. De fördragsslutande staterna skall överväga möjligheten att införa lämpliga skyddsåtgärder för fasta och flytande plattformar och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, i syfte att möjliggöra samverkan med fartyg enligt bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod.

Fartyg som inte måste uppfylla kraven i del A i denna kod

- 4.20. De fördragsslutande staterna skall överväga möjligheten att införa lämpliga skyddsåtgärder för att öka sjöfartsskyddet för fartyg som inte omfattas av kapitel XI-2 och del A i denna kod och för att säkerställa att alla skyddsbestämmelser som gäller för sådana fartyg medger samverkan med fartyg som omfattas av del A i denna kod.

Hot mot fartyg och andra incidenter till sjöss

- 4.21. 4.21 De fördragsslutande staterna skall tillhandahålla allmänna riktlinjer rörande de åtgärder som anses lämpliga för att minska skyddsrisken för fartyg under den egna flaggen när dessa fartyg är till sjöss. Dessa riktlinjer skall innehålla specifika råd om de åtgärder som skall vidtas i enlighet med skyddsnivåerna 1 till 3, om
- .1 skyddsnivån för ett fartyg ändras när fartyget är till sjöss, t.ex. på grund av det geografiska område fartyget trafikerar eller på grund av fartyget självt, och
 - .2 det inträffat ett säkerhetstillbud eller hot därom som berör fartyget när detta är till sjöss.

De fördragsslutande staterna skall fastställa vilka metoder och förfaranden som är bäst i detta syfte. I händelse av angrepp skall fartyget försöka upprätta direktkommunikation med ansvariga i fartygets flaggstat för lämpliga åtgärder vid säkerhetstillbud.

- 4.22. De fördragsslutande staterna skall också upprätta en kontaktpunkt för råd om sjöfartsskyddet för fartyg som
- .1 för den statens flagg eller
 - .2 trafikerar den statens territorialhav eller som informerat om sin avsikt att gå in på den statens territorialhav.
- 4.23. De fördragsslutande staterna skall erbjuda råd till fartyg som trafikerar den statens territorialhav eller som har informerat om sin avsikt att gå in på den statens territorialhav. Dessa råd skall omfatta
- .1 ändring eller senareläggning av fartygets passage,
 - .2 navigering på en viss kurs eller att fortsätta till en specifik position,
 - .3 information om tillgänglig personal eller utrustning som kan placeras ombord på fartyget, och
 - .4 samordning av passagen, ankomst till hamn eller avgång från hamn för att möjliggöra eskort av patrullbåt eller luftfartyg (flygplan eller helikopter).

De fördragsslutande staterna skall påminna fartyg som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om avsikt att gå in på den statens territorialhav om alla, tillfälliga områden med begränsat tillträde som offentliggjorts.

- 4.24. De fördragsslutande staterna skall rekommendera fartyg som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om avsikt att gå in på den statens territorialhav att snabbt införa alla skyddsåtgärder som den fördragsslutande staten påbjudit, till skydd för det fartyget och andra fartyg i närheten.
- 4.25. De planer som utarbetats av den fördragsslutande staten i de syften som anges i punkt 4.22 skall innehålla information om lämplig kontaktpunkt, tillgänglig 24 timmar om dygnet, hos den fördragsslutande staten eller dess administration. Dessa planer skall också innehålla information om de omständigheter under vilka administrationen anser att assistans bör begäras från närliggande kuststater, samt ett förfarande för samverkan mellan hamnanläggningens och fartygets sjöfartsskyddsansvariga.

Alternativa skyddsavtal

- 4.26. Den fördragsslutande staten kan vid bedömning av hur kapitel XI-2 och del A i denna kod skall införas, ingå ett eller flera avtal med en eller flera fördragsslutande stater. Tillämpningen av ett sådant avtal är begränsad till korta internationella resor på fasta rutter mellan hamnanläggningar inom avtalsparternas territorium. Den fördragsslutande staten skall, vid ingående av ett avtal och därefter, samråda med andra fördragsslutande stater och administrationer som berörs av avtalet. Fartyg som för flagg från en stat som inte är part i avtalet skall endast tillåtas trafikera de fasta rutter som omfattas av avtalet, om fartygets administration går med på att fartyget ska uppfylla bestämmelserna i avtalet och kräver att fartyget ska göra det. Ett sådant avtal får aldrig äventyra skyddsnivån för andra fartyg och hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet. Fartyg som omfattas av ett sådant avtal får inte utöva fartyg-

till-fartyg verksamhet med fartyg som inte omfattas av avtalet. Alla driftsmässiga åtgärder som vidtas av fartyg som omfattas av avtalet skall täckas av avtalet.

Tillämpningen av ett sådant avtal skall övervakas kontinuerligt och avtalet skall ändras när så krävs och definitivt ses över vart femte år.

Likvärdiga arrangemang för hamnanläggningar

- 4.27. För vissa specifika hamnanläggningar med begränsad eller särskild drift, men med mer än tillfällig trafik, kan det vara lämpligt att säkra överensstämmelse genom skyddsåtgärder som är likvärdiga med dem som föreskrivs i kapitel XI-2 och del A i denna kod. Detta kan framför allt vara fallet för terminaler vid fabriker eller kajer utan tät trafik.

Bemanning

- 4.28. Vid fastställande av minsta säkra bemanning för ett fartyg skall administrationen ta hänsyn till att de bestämmelser om minimibemanning som anges i regel V/14 endast gäller navigeringssäkerheten ombord. Administrationen skall också ta hänsyn till all ytterligare arbetsbelastning som kan uppstå som en följd av införandet av fartygets skyddsplan och se till att fartyget är tillräckligt och effektivt bemannat. Administrationen skall därvid kontrollera att man ombord tillämpar föreskriven vilotid och andra utmattningsförebyggande åtgärder som föreskrivs i nationell lagstiftning vad gäller all personal ombord.

Kontroll av efterlevnaden

Allmänt

- 4.29. I regel XI-2/9 beskrivs den kontroll av efterlevnaden som gäller för fartyg enligt kapitel XI-2. Regeln är indelad i tre separata avsnitt: kontroll av fartyg i hamn, fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat och övriga bestämmelser som skall tillämpas på båda ovannämnda situationer.
- 4.30. Genom regel XI-2/9.1, kontroll av fartyg i hamn, införs ett system för kontroll av fartyg när dessa ligger i hamn i ett främmande land, där vederbörligen bemyndigade tjänstemän från den fördragsslutande staten (vederbörligen bemyndigade tjänstemän) får gå ombord på fartyget för att bekräfta att nödvändiga certifikat är i god ordning. Om det då med grundad anledning kan antas att fartyget inte uppfyller bestämmelserna, kan kontrollåtgärder i form av ytterligare inspektioner eller kvarhållande vidtas. Aktuella kontrollsystem fungerar på detta sätt. Regel XI-2/9.1 bygger på sådana system och medger ytterligare åtgärder (inbegripet avvisning av ett fartyg från en hamn såsom en kontrollåtgärd) när vederbörligen bemyndigade tjänstemän med grundad anledning kan anta att ett fartyg inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod. I regel XI-2/9.3 beskrivs de bestämmelser som gäller för ett rättvist och rimligt införande av sådana ytterligare åtgärder.

- 4.31. Regeln XI-2/9.2 innehåller kontrollåtgärder som skall säkerställa att fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragsslutande stat uppfyller kraven och inför ett helt annorlunda kontrollsystem inom kapitel XI-2, som endast gäller skydd. Enligt denna regel kan åtgärderna införas innan fartyget anlöper hamnen, för att på ett bättre sätt trygga säkerheten. Precis som genom regel XI-2/9.1 är detta ytterligare kontrollsystem baserat på att det skall finnas grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, samt införs betydande skydd genom reglerna XI-2/9.2.2, XI-2/9.2.5 och XI-2/9.3.
- 4.32. Med *grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven* avses här bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, med hänsyn till de riktlinjer som ges i denna del av koden. Sådana bevis eller tillförlitlig information kan härröra från den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning eller observationer vid dennes kontroll av fartygets internationella sjöfartsskyddscertifikat eller interimistiska internationella sjöfartsskyddscertifikat utfärdat i enlighet med del A i denna kod (certifikat) eller från andra källor. Även om ett giltigt certifikat medförs ombord på fartyget kan den vederbörligen bemyndigade tjänstemannen ändå ha grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven, grundat på den egna, yrkesmässiga bedömningen.
- 4.33. Följande är exempel på sådant som kan utgöra grundad anledning vid tillämpning av reglerna XI-2/9.1 och XI-2/9.2:
- .1 Bevis från kontroll av certifikatet om att detta inte är giltigt eller har löpt ut.
 - .2 Bevis eller tillförlitlig information om att det föreligger svåra brister i den sjöfartsskyddsutrustning, skyddsdocumentation eller de sjöfartsskyddssystem som föreskrivs i kapitel XI-2 och del A i denna kod.
 - .3 Mottagande av rapport eller klagomål som, enligt den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning, innehåller tillförlitlig information som tydligt pekar på att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel IX-2 eller del A i denna kod.
 - .4 Bevis eller iakttagelse gjord av en vederbörligen bemyndigad tjänsteman och som enligt yrkesmässig bedömning tyder på att befälhavaren eller fartygets besättning inte är förtroagna med fartygets väsentliga sjöfartsskyddsförfaranden, inte kan utföra sjöfartsskyddsövningar eller om att sådana förfaranden eller övningar inte har hållits.
 - .5 Bevis eller iakttagelse gjord av en vederbörligen bemyndigad tjänsteman och som enligt dennes yrkesmässiga bedömning tyder på att nyckelpersoner i besättningen inte vet hur man upprättar korrekt kommunikation med andra nyckelpersoner i besättningen med ansvar för fartygets skydd.
 - .6 Bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget tagit ombord personer eller lastat varor eller gods i en hamnanläggning eller från annat fartyg där antingen hamnanläggningen eller det andra fartyget bryter mot bestämmelserna i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, och att det aktuella fartyget inte utfärdat någon sjöfartsskyddsdeklaration, inte vidtagit lämpliga, särskilda eller extra skyddsåtgärder och inte heller upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden ombord.

- .7 Bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget tagit ombord personer eller lastat varor eller gods i en hamnanläggning eller från annan plats, t.ex. annat fartyg eller från helikopter, där antingen hamnanläggningen eller den andra platsen inte måste uppfylla kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod och att fartyget inte vidtagit lämpliga, särskilda eller extra skyddsåtgärder eller inte upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden
- .8 Bevis på att fartyget innehar ett i efterhand utfärdat interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat enligt avsnitt A/19.4 och att något av de syften fartyget används i eller rederiet begärt sådant certifikat för, enligt den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning, är att undvika fullständig överensstämmelse med kapitel XI-2 och del A i denna kod efter det att det ursprungliga interimistiska certifikatet löpt ut enligt avsnitt A/19.4.4
- 4.34. Den internationella lagstiftningens inflytande på regel XI-2/9 är särskilt relevant, och regeln skall tillämpas med hänsyn till XI-2/2.4, eftersom det föreligger risk för situationer där någon åtgärd skall vidtas som faller utanför omfattningen av kapitel XI-2 eller där påverkade fartygs rättigheter utanför kapitel XI-2 bör beaktas. Regel XI-2/9 skall således inte hindra De fördragsslutande staterna från att vidta åtgärder som grundas på eller står i överensstämmelse med internationell lag i syfte att säkerställa skyddet för personer, fartyg, hamnanläggningar och annan egendom i fall där fartyget, även om det uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, ändå anses utgöra en säkerhetsrisk.
- 4.35. När en fördragsslutande stat inför kontrollåtgärder för ett fartyg skall administrationen kontaktas utan dröjsmål och delges tillräckligt med information för att fullständigt kunna samarbeta med den fördragsslutande staten.

Kontroll av fartyg i hamn

- 4.36. När bristen antingen är en defekt i utrustningen eller bristfällig dokumentation och detta leder till att fartyget kvarhålls och bristen inte kan åtgärdas i inspektionshamnen, kan den fördragsslutande staten medge att fartyget avgår till en annan hamn, förutsatt att alla villkor som överenskommit mellan hamnstaten och administrationen eller befälhavaren har uppfyllts.

Fartyg med avsikt att anlöpa hamn i främmande fördragsslutande stat

- 4.37. I regel XI-2/9.2.1 finns en förteckning över den information en fördragsslutande stat får kräva från ett fartyg som ett villkor för att anlöpa en hamn. En av de saker som där tas upp är en bekräftelse på särskilda eller övriga åtgärder som vidtagits av fartyget under dess senaste tio vistelser i hamnanläggningar. Exempel på sådan information är
- .1 register över de åtgärder som vidtagits vid besök i en hamnanläggning i en stat som inte är en fördragsslutande stat, särskilt då sådana åtgärder som normalt tillhandahålls av hamnanläggningar i de fördragsslutande staterna, och
 - .2 alla sjöfartsskyddsdeklarationer som tecknats med hamnanläggningar eller andra fartyg.

- 4.38. En annan uppgift som tagits upp i denna förteckning och som kan krävas som ett villkor för hamnanlöp, är bekräftelse på att fartyget upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg under tiden för de senaste tio anlöpen i hamnanläggningar. Det skall normalt inte krävas några register för lots, tull, immigrationspersonal, sjöfartsskyddsansvariga eller bunkring, läktring, lastning av förnödenheter eller lossning av avfall från fartyg i hamnanläggning, eftersom sådan verksamhet styrs av hamnanläggningens skyddsplan. Exempel på information som kan lämnas är
- .1 register över åtgärder vidtagna vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som för flagg från en stat som inte är en fördragsslutande stat, särskilt då sådana åtgärder som normalt skulle tillhandahållits av fartyg som för flagg från en fördragsslutande stat,
 - .2 register över de åtgärder som vidtagits vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som för flagg från en fördragsslutande stat men som inte behöver uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, t.ex. en kopia av sjöfartsskyddscertifikat utfärdat för det fartyget enligt andra bestämmelser, och
 - .3 om personer eller gods som räddats till sjöss finns ombord, all känd information om dessa personer eller detta gods, inbegripet dess identitet när denna är känd och resultat från alla kontroller utförda för fartygets räkning i syfte att fastställa skyddsstatus för de räddade. Syftet med kapitel XI-2 och del A i denna kod är inte att försena eller förhindra överlämnande av personer som räddats till sjöss till en säker plats. Det enda syftet med kapitel XI-2 och del A i denna kod är att förse staterna med lämplig information för att upprätthålla det egna skyddet.
- 4.39. Exempel på annan praktisk skyddsrelaterad information som kan krävas som ett villkor för hamnanlöp, för att säkerställa sjöfartsskyddet för personer, hamnanläggning, fartyg och annan egendom är
- .1 uppgifterna i den fortlöpande fartygshistoriken,
 - .2 fartygets position vid tidpunkten för rapportens utarbetande,
 - .3 fartygets beräknade ankomsttid till hamn,
 - .4 besättningslista,
 - .5 allmän beskrivning av fartygets last,
 - .6 passagerarlista, och
 - .7 information som skall medföras ombord enligt regel XI-2/10.
- 4.40. Regel XI-2/9.2.5 ger befälhavaren rätt att, efter information om att kust- eller hamnstaten kommer att införa kontrollåtgärder enligt regel XI-2/9.2, avstå från att anlöpa den aktuella hamnen. Om befälhavaren avstår från att anlöpa hamnen skall regel XI-2/9 inte längre gälla, och alla andra åtgärder som vidtas skall grundas på och stå i överensstämmelse med internationell lag.

Övriga bestämmelser

- 4.41. När ett fartyg förvägras anlöpa eller avvisas från en hamn skall alla kända fakta alltid överlämnas till myndigheterna i berörda stater. Denna information skall innehålla följande uppgifter, när dessa är kända:
- .1 Fartygets namn, dess flagg, fartygets IMO-nummer, anropssignal, fartygstyp och last.
 - .2 Orsak till vägran för fartyget att anlöpa eller avvisning från hamnen eller hamnområdena.
 - .3 I tillämpliga fall, typen av bristande efterlevnad av sjöfartsskyddsbestämmelserna.
 - .4 Detaljerad information om alla försök att åtgärda bristen, inbegripet alla villkor som fartyget ålagts för resan.
 - .5 Tidigare anlöpta hamnar och nästa deklarerade anlöpshamn.
 - .6 Avgångstid och beräknad ankomsttid till nästa hamn.
 - .7 Alla instruktioner till fartyget, t.ex. rapportering om rutt.
 - .8 Tillgänglig information om den skyddsnivå som fartyget för närvarande tillämpar.
 - .9 Information rörande all kommunikation hamnstaten haft med administrationen.
 - .10 Kontaktpunkt i hamnstaten för rapportering i syfte att erhålla ytterligare information.
 - .11 Besättningslista.
 - .12 All annan tillämplig information.
- 4.42. De stater som skall kontaktas bör bland annat vara stater längs fartygets avsedda rutt till nästa hamn, framför allt om fartyget har för avsikt att gå in på territorialhavet i sådana kuststater. Andra stater som skall kontaktas kan vara stater vars hamnar fartyget tidigare anlöpt, så att ytterligare information kan erhållas och skyddsfrågor rörande tidigare hamnar klargörs.
- 4.43. Den vederbörligen bemyndigade tjänstemannen skall vid kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna säkerställa att alla åtgärder som åläggs fartyget står i rimlig proportion till omständigheterna. Sådana åtgärder skall vara rimliga och ha den minsta följdverkan och varaktighet som krävs för att åtgärda eller undanröja bristen.
- 4.44. Ordet *fördröjning* skall i regel XI-2/9.3.3.1 också vara en hänvisning till situationer där fartyget, som en följd av åtgärder vidtagna enligt denna regel, felaktigt vägras anlöpa hamn eller felaktigt avvisas från hamn.

Fartyg som inte för flagg från en fördragsslutande stat och fartyg som på grund av sin storlek inte omfattas av konventionen

- 4.45. Fartyg som för flagg från en stat som inte anslutit sig till konventionen och inte undertecknat SOLAS-protokollet från 1988⁴⁸, skall inte behandlas mer gynnsamt av de fördragsslutande staterna. Kraven i regel XI-2/9 och riktlinjerna i denna del av koden skall således gälla för dessa fartyg.
- 4.46. Fartyg under konventionsstorlek omfattas av de åtgärder staterna vidtar för att upprätthålla skyddet. Sådana åtgärder skall vidtas med vederbörlig hänsyn till kraven i kapitel XI-2 och riktlinjerna i denna del av koden.
5. Sjöfartsskyddsdeklaration

Allmänt

- 5.1. Sjöfartsskyddsdeklaration skall utfärdas när den fördragsslutande stat i vilken en hamnanläggning ligger anser det nödvändigt eller när man ombord på ett fartyg anser det nödvändigt.
- 5.1.1 Behovet av en sjöfartsskyddsdeklaration kan framgå av resultatet från en sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningen, och de orsaker och omständigheter under vilka en sjöfartsskyddsdeklaration krävs skall anges i hamnanläggningens skyddsplan.
- 5.1.2 Behovet av en sjöfartsskyddsdeklaration kan fastställas av den administration som utövar tillsyn över fartyg som för den statens flagg eller som en följd av ett fartygs sjöfartsskyddsbedömning och skall anges i fartygets skyddsplan.
- 5.2. Det är sannolikt att en sjöfartsskyddsdeklaration kommer att begäras vid högre skydds nivåer, när ett fartyg har högre skydds nivå än hamnanläggningen eller än ett annat fartyg det förstnämnda samverkar med, och vid samverkan mellan fartyg och hamn eller vid fartyg-till-fartyg verksamhet som utgör en högre risk för personer, egendom eller miljö av skäl som är specifika för just det fartyget, inbegripet dess last eller passagerare eller omständigheter i hamnanläggningen eller en kombination av dessa faktorer.
- 5.2.1 Om ett fartyg eller en administration på de fartygs vägnar som för den statens flagg begär utfärdandet av en sjöfartsskyddsdeklaration, skall hamnanläggningens eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige bekräfta denna begäran och diskutera lämpliga skyddsåtgärder.
- 5.3. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige kan också ta initiativet till en sjöfartsskyddsdeklaration innan en samverkan mellan fartyg och hamn inleds som i sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen är identifierad som särskilt riskfylld. Exempel på detta kan vara ombordstigning eller landstigning av passagerare och omlastning, lastning eller lossning av farligt gods eller farliga ämnen. I sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen kan också anläggningar vid eller nära tätbefolkade områden eller ekonomiskt betydande verksamhet som kräver en sjöfartsskyddsdeklaration identifieras.

⁴⁸ Protokoll från 1988 rörande 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74).

- 5.4. Huvudsyftet med en sjöfartsskyddsdeklaration är att säkerställa att överenskommelser nås mellan fartyget och hamnanläggningen eller med annat fartyg med vilket den samverkar vad gäller de skyddsåtgärder var och en av dessa skall vidta enligt bestämmelserna i deras respektive godkända skyddsplaner.
- 5.4.1 Den överenskomna sjöfartsskyddsdeklarationen skall undertecknas och dateras av både hamnanläggningen och fartyget, för att påvisa överensstämmelse med kapitel XI-2 och del A i denna kod och skall innehålla information om giltighetstid, tillämplig skyddsnivå eller skyddsnivåer och kontaktpunkter.
- 5.4.2 En skyddsnivåändring kan innebära att en ny eller reviderad sjöfartsskyddsdeklaration skall utfärdas.
- 5.5. Sjöfartsskyddsdeklarationen skall vara utfärdad på engelska, franska eller spanska eller på ett språk som är gemensamt för både hamnanläggningen och fartyget.
- 5.6. I tillägg 1 till denna del av koden finns en modell för en sjöfartsskyddsdeklaration. Modellen är avsedd för en sjöfartsskyddsdeklaration mellan ett fartyg och en hamnanläggning. Ifall sjöfartsskyddsdeklarationen skall omfatta två fartyg bör modellen ändras på lämpliga punkter.
6. Rederiets skyldigheter

Allmänt

- 6.1. I regel XI-2/5 föreskrivs att rederiet skall förse fartygets befälhavare med den information som behövs för att denne skall kunna uppfylla rederiets skyldigheter enligt bestämmelserna i denna regel. Denna information skall innehålla uppgifter om sådant som
- .1 de parter som ansvarar för tillsättande av personal ombord, t.ex. fartygets managementföretag, bemanningsagenter, entreprenörer och koncessionärer (såsom återförsäljare och kasinon),
 - .2 de parter som ansvarar för beslut om fartygets verksamhet, inbegripet så kallad tids- eller bareboatcharter, eller annat organ som agerar som sådan, och
 - .3 kontaktuppgifter till parterna, inbegripet så kallade tids- eller trippbefraktare, enligt befraktningsavtalet i de fall fartyget används på villkor angivna i befraktningsavtal.
- 6.2. Enligt regel XI-2/5 är rederiet skyldigt att uppdatera och hålla denna information aktuell vid alla ändringar.
- 6.3. Denna information skall vara på engelska, franska eller spanska.
- 6.4. Om fartyget är byggt före den 1 juli 2004 skall denna information återspegla det faktiska förhållandet den dagen.
- 6.5. För fartyg byggda den 1 juli 2004 eller senare och för fartyg byggda före den 1 juli 2004 och som inte var i drift den 1 juli 2004 gäller att informationen skall tillhandahållas från och med den dag fartyget åter tas i drift och då återspegla det faktiska förhållandet den dagen.

- 6.6. Om ett fartyg tas ur drift efter den 1 juli 2004 skall informationen tillhandahållas från och med den dag fartyget åter tas i drift och då återspegla det faktiska förhållandet den dagen.
- 6.7. Information som redan tillhandahållits men som inte återspeglar den faktiska situationen den dagen behöver inte medföras ombord.
- 6.8. När ansvaret för fartygets drift tas över av ett annat rederi behöver informationen rörande det överlåtande rederiet inte lämnas kvar ombord.

Dessutom skall annan relevant handledning finnas i enlighet med bestämmelserna i avsnitten 8, 9 och 13.

7. FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämplig handledning.

8. Fartygets sjöfartsskyddsbedömning

Sjöfartsskyddsbedömning

- 8.1. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige ansvarar för genomförandet av sjöfartsskyddsbedömningen för vart och ett av de fartyg i rederiets flotta som skall uppfylla bestämmelserna i XI-2 och del A i denna kod och för vilka rederiets sjöfartsskyddsansvarige är ansvarig. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige behöver inte nödvändigtvis genomföra detta arbete personligen, men är skyldig att se till att det utförs på rätt sätt.
- 8.2. Innan sjöfartsskyddsbedömningen inleds skall rederiets sjöfartsskyddsansvarige se till att man i detta arbete utnyttjar tillgänglig information om bedömningen av hoten i de hamnar fartyget kommer att anlöpa eller där passagerare kommer att tas ombord eller gå iland samt om hamnanläggningarna och deras skyddsåtgärder. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige skall studera tidigare rapporter om liknande skyddsbehov. När så är lämpligt skall rederiets sjöfartsskyddsansvarige besöka berörda personer ombord på fartyget och i hamnanläggningarna för att diskutera bedömningens syfte och metoder. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige skall följa all specifik handledning från den fördragsslutande staten.
- 8.3. Sjöfartsskyddsbedömningen av ett fartyg skall omfatta följande delar ombord på eller i fartyget:
 - .1 Fysiskt sjöfartsskydd.
 - .2 Strukturell integritet.
 - .3 Sjöfartsskyddssystem för personalen.
 - .4 Förfarandepolicy.
 - .5 Radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datorsystem och -nät.

- .6 Andra områden som, om de skadas eller används för olovlig observation, skulle kunna utgöra en risk för personer, egendom eller verksamhet ombord på fartyget eller i en hamnanläggning.
- 8.4. Personer som utför fartygets sjöfartsskyddsbedömning skall kunna begära experthjälp vad gäller följande:
- .1 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder.
 - .2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar.
 - .3 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten.
 - .4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder.
 - .5 Metoder som används för att orsaka ett säkerhetstillbud.
 - .6 Sprängämnens effekt på fartygets konstruktion och utrustning.
 - .7 Fartygets sjöfartsskydd.
 - .8 Affärspraxis vid samverkan mellan fartyg och hamn.
 - .9 Beredskapsplanering, nödberedskap och ingripanden vid nödsituationer.
 - .10 Fysiskt sjöfartsskydd.
 - .11 Radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datorsystem och -nät,
 - .12 Marin teknik.
 - .13 Fartygs- och hamnverksamhet.
- 8.5. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige skall inhämta och registrera den information som krävs för att kunna genomföra en bedömning, bl.a. följande:
- .1 Fartygets konstruktion.
 - .2 Områden som bör ha begränsat tillträde, t.ex. bryggan, maskinutrymmen av kategori A och andra kontrollrum enligt definition i kapitel II-2 osv.
 - .3 Placering och funktion för var och en av faktiska eller möjliga tillträdespunkter till fartyget.
 - .4 Tidvattenförändringar som kan påverka fartygets sårbarhet eller skydd.
 - .5 Lastrum och stuvningsarrangemang.
 - .6 Platser där fartygets förråd och viktig underhållsutrustning förvaras.
 - .7 Platser där obeleddat bagage förvaras.
 - .8 Nöd- och reservutrustning som används för viktiga uppgifter.

- .9 Antal besättningsmedlemmar, deras sjöfartsskyddsansvar och rederiets utbildningskrav.
 - .10 Befintlig sjöfartsskyddsutrustning för passagerarna och fartygets besättning.
 - .11 Utrymningsvägar och samlingsstationer som skall upprätthållas för att säkerställa säker och ordningsam nödevakuering av fartyget.
 - .12 Gällande avtal med privata säkerhetsbolag som tillhandahåller sjöfartsskyddstjänster på och kring fartyget och närliggande vattenområde.
 - .13 Befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden, inbegripet inspektioner och kontrollförfaranden, identifieringssystem, övervakningsutrustning, besättningens identitetshandlingar och identitetskommunikation, larm, belysning, tillträdeskontroll och andra tillämpliga system.
- 8.6. Fartygets sjöfartsskyddsbedömning skall omfatta alla identifierade tillträdesvägar, inbegripet öppna väderdäck, och utvärdera möjligheten att dessa blir använda av personer som försöker överträda sjöfartsskyddsbestämmelserna. Detta inkluderar tillträdesvägar tillgängliga för individer med legitimt tillträde samt för sådana som söker otillåtet tillträde.
- 8.7. Fartygets sjöfartsskyddsbedömning skall omfatta en bedömning av relevansen hos befintliga skyddsåtgärder, riktlinjer, förfaranden och åtgärder, både rutinmässiga och sådana för nödsituationer, och skall fastställa skyddsriktlinjer rörande
- .1 områden med begränsat tillträde,
 - .2 åtgärder vid brand och andra nödsituationer,
 - .3 i vilken utsträckning fartygets personal, passagerare, besökare, säljare, reparatörer, hamnarbetare osv. bör övervakas,
 - .4 frekvens och effektivitet för skyddspatrullering,
 - .5 kontrollsystem för tillträdesvägar, inbegripet identifieringssystem,
 - .6 system och förfaranden för sjöfartsskyddskommunikation,
 - .7 säkerhetsdörrar, barriärer och belysning, och
 - .8 all utrustning och system för övervakning och sjöfartsskydd.
- 8.8. Fartygets sjöfartsskyddsbedömning skall omfatta de personer, aktiviteter, tjänster och verksamheter som är viktiga att skydda, bl.a. följande:
- .1 Fartygets besättning.
 - .2 Passagerare, besökare, säljare, reparatörer, hamnpersonal osv.
 - .3 Kapaciteten att upprätthålla navigationssäkerhet och åtgärder i nödsituationer.
 - .4 Last, särskilt farligt gods eller farliga ämnen.

- .5 Fartygets förråd.
 - .6 Fartygets utrustning och system för sjöfartsskyddskommunikation.
 - .7 Fartygets utrustning och system för skyddsövervakning.
- 8.9. Fartygets sjöfartsskyddsutrustning skall behandla alla tänkbara hot, vilket kan inkludera sådana säkerhetstillbud som
- .1 skada på eller förstörelse av fartyg eller hamnanläggning, t.ex. genom explosiv anordning, mordbrand, sabotage eller vandalism,
 - .2 kapning eller beslagtagande av fartyg eller kidnappning av personer ombord,
 - .3 manipulering av last, viktig fartygsutrustning eller -system eller fartygets förråd,
 - .4 obehörigt tillträde eller obehörig användning, inbegripet närvaro av fripassagerare,
 - .5 smuggling av vapen eller utrustning, inbegripet massförstörelsevapen,
 - .6 utnyttjande av fartyget för att medföra personer med avsikt att orsaka ett säkerhetstillbud och/eller sådana personers utrustning,
 - .7 användning av fartyget självt som ett vapen eller ett sätt att orsaka skada eller förstörelse,
 - .8 angrepp från sjösidan, vid kaj eller ankar, och
 - .9 angrepp till sjöss.
- 8.10. Fartygets sjöfartsskyddsbedömning skall ta hänsyn till alla tänkbara sårbarhetsbrister, bl.a. följande:
- .1 Konflikter mellan säkerhetskraven och kraven på sjöfartsskydd.
 - .2 Konflikter mellan arbetsuppgifter ombord och sjöfartsskyddsuppdrag.
 - .3 Vakthållning, besättningens storlek, särskilt med avseende på besättningens utmattning, vaksamhet och prestation.
 - .4 Alla identifierade brister i sjöfartsskyddsutbildningen.
 - .5 All sjöfartsskyddsutrustning och alla sjöfartsskyddssystem, inbegripet kommunikationssystem.
- 8.11. Rederiets och fartygets sjöfartsskyddsansvariga skall alltid beakta hur skyddsåtgärderna kan påverka den del av fartygets personal som kommer att vara kvar ombord under långa perioder. Vid planering av skyddsåtgärder skall särskild hänsyn tas till besättningens komfort, trivsel och privatliv samt besättningens förmåga att upprätthålla effektiviteten under långa perioder.

- 8.12. När fartygets sjöfartsskyddsbedömning genomförts skall en rapport utarbetas, med en sammanfattning av hur bedömningen utfördes, en beskrivning av de sårbara punkter som påträffats under bedömningen, samt en beskrivning av motåtgärder som skulle kunna användas för att motverka dessa brister. Rapporten skall sekretessbeläggas.
- 8.13. Om fartygets sjöfartsskyddsbedömning inte har utförts av rederiet skall rapporten granskas och godkännas av rederiets sjöfartsskyddsansvarige.

Sjöfartsskyddsbesiktning på plats

- 8.14. Sjöfartsskyddsbesiktningen på plats skall utgöra en integrerad del av en sjöfartsskyddsbedömning. Vid denna besiktning skall befintliga skyddsåtgärder, förfaranden och åtgärder ombord inspekteras och utvärderas avseende
 - .1 säkerställande av att arbetet ombord utförs på rätt sätt,
 - .2 bevakning av områden med begränsat tillträde, i syfte att säkerställa att endast behörig personal får tillträde,
 - .3 kontroll av tillträdet till fartyget, inbegripet alla identifieringssystem,
 - .4 bevakning av öppna däck och områden kring fartyget,
 - .5 kontroll av ombordstigande personer och deras tillhörigheter (ledsagat och obeledsagat bagage och fartygsbesättningens personliga tillhörigheter),
 - .6 övervakning av lasthanteringen och leveranserna av fartygets förråd, och
 - .7 säkerställande av att fartygets sjöfartsskyddskommunikation, sjöfartsskyddsinformation och sjöfartsskyddsutrustning är klara att användas.
9. Fartygets skyddsplan

Allmänt

- 9.1. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige har ansvaret för att se till att en skyddsplan för fartyget utarbetas och lämnas in för godkännande. Innehållet i skyddsplaner för fartyg varierar beroende på det fartyg planen gäller. I fartygets sjöfartsskyddsbedömning skall fartygets särskilda egenskaper och potentiella hot och sårbarhet identifieras. Dessa egenskaper skall behandlas i detalj vid utarbetandet av skyddsplanen. Administrationen kan tillhandahålla råd om utarbetande av och innehåll i en skyddsplan för fartyg.
- 9.2. En skyddsplan för fartyg bör i detalj redogöra för
 - .1 i detalj redogöra för fartygets organisatoriska skyddsstruktur,
 - .2 i detalj redogöra för fartygets kopplingar till rederiet, hamnanläggningar, andra fartyg och behöriga myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,

- .3 i detalj redogöra för de kommunikationssystem som används för att säkerställa effektiv och kontinuerlig kommunikation inom fartyget och mellan fartyget och andra, inbegripet hamnanläggningar,
 - .4 i detalj redogöra för grundläggande skyddsåtgärder för skyddsnivå 1, både driftsmässiga och fysiska, som alltid skall hållas aktuella,
 - .5 detaljerad information om de ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att utan fördröjning låta fartyget gå över till skyddsnivå 2 och vid behov till skyddsnivå 3,
 - .6 föreskriva om en regelbunden översyn av skyddsplanen och dess ändringar, med beaktande av gjorda erfarenheter eller förändrade omständigheter, och
 - .7 i detalj redogöra för förfarandet för rapportering till den fördragsslutande statens kontaktpunkter.
- 9.3. Utarbetandet av en effektiv skyddsplan för fartyg skall grundas på noggrann bedömning av alla frågor som rör fartygets sjöfartsskydd, framför allt en noggrann bedömning av de fysiska och driftsmässiga egenskaperna, inbegripet typen av trafik som det berörda fartyget går i.
- 9.4. Fartygets skyddsplan skall godkännas av administrationen eller för dennas räkning. Om en administration utnyttjar en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för granskning eller godkännande av ett fartygs skyddsplan, skall denna sjöfartsskyddsorganisation inte ha några kopplingar till den erkända sjöfartsskyddsorganisation som utarbetade eller bistod vid utarbetandet av skyddsplanen.
- 9.5. Rederiets och fartygets sjöfartsskyddsansvariga skall utveckla förfaranden för att
- .1 bedöma fartygets skyddsplans kontinuerliga effektivitet, och
 - .2 ansvara för ändringar i planen efter det att denna godkänts.
- 9.6. De skyddsåtgärder som ingår i fartygets skyddsplan skall vara införda när den första kontrollen av överensstämmelse med kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod utförs. I annat fall kan fartygets internationella sjöfartsskyddscertifikat inte utfärdas. Om det senare uppstår fel i sjöfartsskyddsutrustning eller sjöfartsskyddssystem eller om någon skyddsåtgärd dras in, skall motsvarande tillfälliga skyddsåtgärder införas. Information om detta skall i så fall lämnas till administrationen för godkännande.

Organisering och utförande av skyddsarbetet ombord

- 9.7. Utöver den handledning som ges i punkt 9.2 skall fartygets skyddsplan, för samtliga skyddsnivåer, fastställa
- .1 ansvar och arbetsuppgifter för all personal ombord med en sjöfartsskyddsroll,
 - .2 de förfaranden som behövs för att sådan kontinuerlig kommunikation alltid skall kunna upprätthållas,

- .3 de förfaranden som behövs för att bedöma den kontinuerliga effektiviteten hos sjöfartsskyddsförfarandena och all sjöfartsskyddsutrustning och alla sjöfartsskyddssystem, inbegripet förfaranden för identifiering och åtgärder vid brister eller fel på utrustning eller system,
 - .4 förfaranden och åtgärder för att skydda säkerhetskänslig information på papper eller i elektroniskt format,
 - .5 underhållskrav och typ av underhåll för sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning om sådan finns,
 - .6 de förfaranden som säkerställer ett punktligt utarbetande och en punktlig bedömning av rapporter rörande alla brott mot säkerheten eller sjöfartsskyddsproblem, och
 - .7 förfaranden för att fastställa, upprätthålla och uppdatera en inventering av allt farligt gods eller farliga ämnen som medförs ombord, inbegripet sådant gods och sådana ämnens placering.
- 9.8. Nedanstående del i avsnitt 9 berör särskilt de skyddsåtgärder som kan vidtas på varje skydds nivå rörande
- .1 besättningens, passagerarnas, besökarnas och andras tillträde till fartyget,
 - .2 områden ombord med begränsat tillträde,
 - .3 lasthantering,
 - .4 leveranser av fartygets förråd,
 - .5 hantering av obeledd bagage, och
 - .6 övervakning av fartygets sjöfartsskydd.

Tillträde till fartyget

- 9.9. I fartygets skyddsplan skall fastställas vilka skyddsåtgärder som gäller för samtliga tillträdesvägar till fartyget och som identifieras i sjöfartsskyddsbedömningen. Detta inbegriper alla
- .1 lotslejdare,
 - .2 landgångar,
 - .3 ramper,
 - .4 dörrar, sidoventiler, fönster och hyttventiler,
 - .5 förtöjningslinor och ankarkättingar, och
 - .6 kranar och lyftanordningar.

- 9.10. Fartygets skyddsplan skall identifiera lämpliga platser där tillträdesbegränsningar eller förbud skall gälla för var och en av dessa tillträdesvägar på respektive skyddsnivå. Skyddsplanen skall fastställa vilken typ av begränsning eller förbud som skall gälla och sättet att verkställa detta för varje skyddsnivå.
- 9.11. Det skall i fartygets skyddsplan framgå vilken typ av identifiering som krävs för tillträde ombord och för att enskilda individer skall få förbli ombord utan att ifrågasättas, för varje skyddsnivå. Detta kan innebära utveckling av ett särskilt identifieringssystem för permanent och tillfällig identifiering av fartygets besättning respektive besökare. Fartygets identifieringssystem skall, när så är praktiskt genomförbart, samordnas med det system som tillämpas i hamnanläggningen. Passagerare skall kunna bevisa sin identitet med hjälp av ombordstigningskort, biljett eller liknande, men skall inte utan övervakning ges tillträde till områden med begränsat tillträde. Fartygets skyddsplan skall innehålla bestämmelser som säkerställer att identifieringssystemet uppdateras regelbundet och att missbruk av systemet leder till disciplinära åtgärder.
- 9.12. Personer som inte frivilligt visar eller inte kan bestyrka sin identitet och/eller bekräfta syftet med sitt besök på uppmaning att göra detta, skall vägras tillträde till fartyget, och den personens försök att skaffa tillträde till fartyget skall rapporteras till fartygets, rederiets och hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvariga samt till nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd.
- 9.13. Det skall i fartygets skyddsplan framgå hur ofta alla tillträdeskontroller skall genomföras, särskilt om de skall genomföras slumpmässigt eller tillfälligt.

Skyddsnivå 1

- 9.14. Fartygets skyddsplan skall föreskriva skyddsåtgärder för att kontrollera tillträdet till fartyget på skyddsnivå 1, vilket kan innebära:
- .1 identitetskontroll av alla personer som försöker ta sig ombord på fartyget och kontroll av deras skäl för detta, genom att t.ex. kontrollera medhavda instruktioner, passagerarbiljetter, ombordstigningskort, arbetsorder osv.,
 - .2 tillsyn ombord av att fastställda, säkra områden upprättas för inspektion och visitation av personer, bagage (inbegripet handbagage), personliga tillhörigheter, fordon och deras innehåll i samarbete med hamnanläggningen,
 - .3 tillsyn ombord av att fordon som skall lastas på biltransportfartyg, ro-ro-fartyg och andra passagerarfartyg undersöks före lastning, i enlighet med kraven i fartygets skyddsplan, och i samarbete med hamnanläggningen,
 - .4 åtskillnad av kontrollerade personer och deras personliga tillhörigheter från okontrollerade personer och deras personliga tillhörigheter,
 - .5 åtskillnad av passagerare som skall ombord och sådana som lämnar fartyget,
 - .6 identifiering av tillträdespunkter som skall säkras eller bemannas i syfte att förhindra otillåtet tillträde,

- .7 säkring, genom låsning eller på annat sätt, av tillträde till obemannade utrymmen bredvid utrymmen till vilka passagerare och besökare har tillträde, och
 - .8 sjöfartsskyddsinformation till alla besättningsmedlemmar avseende tänkbara hot, förfaranden för rapportering av misstänkta personer eller föremål eller aktiviteter och behovet av övervakning.
- 9.15. När skyddsnivå 1 gäller skall alla personer som vill ta sig ombord på fartyget visiteras. Frekvensen på sådan visitation, inbegripet slumpmässig visitation, skall specificeras i fartygets godkända skyddsplan och särskilt godkännas av administrationen. Sådan visitation utförs bäst av hamnanläggningen i ett nära samarbete med fartygets personal och i närheten av fartyget. Medlemmar i fartygets besättning skall inte vara tvungna att visitera sina kollegor eller deras personliga tillhörigheter, med mindre än att det finns goda skäl att på skyddsmässiga grunder beordra sådan visitation. En sådan visitation skall utföras på ett sätt som fullt ut tar hänsyn till individens mänskliga rättigheter och bevarar individens grundläggande värdighet.

Skyddsnivå 2

- 9.16. Det skall i fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall tillämpas för att skydda mot förhöjd risk för säkerhetstillbud, i syfte att säkerställa bättre bevakning och noggrannare kontroll. Detta kan vara att
- .1 tillsätta ytterligare personal att patrullera däck när arbete inte pågår, för att avvisa obehöriga,
 - .2 begränsa antalet punkter för tillträde till fartyget, identifiering av tillträdespunkter som stängs och lämpliga system för att säkerställa stängningen,
 - .3 förhindra tillträde till fartyget från sjösidan, inbegripet att exempelvis i samarbete med hamnanläggningen tillhandahålla patrullerande båtar,
 - .4 upprätta ett område med begränsat tillträde på fartygets landsida, i nära samarbete med hamnanläggningen,
 - .5 öka antalet visitationer och noggrannheten vid visitation av personer, personliga tillhörigheter och fordon som skall lossas eller lastas,
 - .6 eskortera besökare till fartyget,
 - .7 tillhandahålla ytterligare särskild sjöfartsskyddsinformation till all personal ombord rörande identifierade hot, understryka vikten av förfarandena för rapportering av misstänkta personer, föremål eller aktiviteter och understryka behovet av ökad bevakning, och
 - .8 genomföra fullständig eller delvis visitation av fartyget.

Skyddsnivå 3

- 9.17. På skyddsnivå 3 skall fartyget följa de instruktioner som utfärdas av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Fartygets skyddsplan skall i detalj beskriva vilka skyddsåtgärder som skall vidtas på fartyget, i nära samarbete med ovannämnda ledningsansvariga vid hot och med hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 begränsning av tillträdesvägarna till en enda kontrollerad punkt,
 - .2 tillåten ombordstigning endast för de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om,
 - .3 instruktioner till personer ombord,
 - .4 indragning av ombordstigning och landstigning,
 - .5 avbrytande av lasthantering, leveranser osv.,
 - .6 evakuering av fartyget,
 - .7 flyttning av fartyget, och
 - .8 förberedelser för en fullständig eller delvis visitation av fartyget.

Områden med begränsat tillträde ombord på fartyget

- 9.18. Fartygets skyddsplan skall identifiera de områden med begränsat tillträde som skall upprättas ombord på fartyget, specificera deras utsträckning, hur länge förbudet skall gälla, vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att kontrollera tillträdet till och verksamheten i dessa områden. Syftet med sådana områden med begränsat tillträde är att
- .1 förhindra obehörigt tillträde,
 - .2 skydda passagerare, besättning och hamnpersonal och annan personal med behörighet att vistas ombord på fartyget,
 - .3 skydda säkerhetskänsliga områden ombord på fartyget, och
 - .4 skydda last och fartygets förråd från manipulation.
- 9.19. Fartygets skyddsplan skall säkerställa att det finns en tydligt fastställd policy och praxis för kontroll av tillträde till samtliga områden med begränsat tillträde ombord.
- 9.20. Det skall i fartygets skyddsplan framgå att alla områden med begränsat tillträde skall vara tydligt märkta med information om att tillträde till området är begränsat och att obehörig vistelse inom området innebär ett brott mot skyddsbestämmelserna.
- 9.21. Områden med begränsat tillträde kan vara t.ex.
- .1 bryggan, maskinutrymmen av kategori A och andra kontrollstationer enligt definition i kapitel II-2,

- .2 utrymmen med utrustning och system för sjöfartsskydd och övervakning samt tillhörande kontroll- och belysningssystem,
- .3 utrymmen för ventilations- och luftkonditioneringssystem och andra liknande utrymmen,
- .4 utrymmen med tillträde till tankar, pumpar eller ventilcentraler för dricksvatten,
- .5 utrymmen innehållande farligt gods eller farliga ämnen,
- .6 utrymmen innehållande lastpumpar och deras kontroller,
- .7 lastrum och utrymmen innehållande fartygets förråd,
- .8 besättningens bostadsutrymmen, och
- .9 andra områden beslutade av rederiets sjöfartsskyddsansvarige och upptagna i fartygets sjöfartsskyddsbedömning, till vilka tillträdet måste begränsas för att upprätthålla fartygets sjöfartsskydd.

Skyddsnivå 1

- 9.22. Fartygets skyddsplan skall fastställa vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall tillämpas för områden med begränsat tillträde. Detta kan vara
- .1 låsning eller avspärrning av tillträdespunkter,
 - .2 användning av övervakningsutrustning för bevakning av olika områden,
 - .3 användning av vakter eller patruller, och
 - .4 användning av automatiskt inbrottslarm som varnar fartygets personal vid allt obehörigt tillträde.

Skyddsnivå 2

- 9.23. På skyddsnivå 2 skall frekvensen och intensiteten av övervakningen och kontrollen av tillträdet till områden med begränsat tillträde ökas, för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde. Det skall i fartygets skyddsplan fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall tillämpas. Detta kan vara
- .1 upprättande av områden med begränsat tillträde kring tillträdespunkter,
 - .2 kontinuerlig kontroll med övervakningsutrustning, och
 - .3 tillsättande av extra personal för att skydda och patrullera områdena med begränsat tillträde.

Skyddsnivå 3

- 9.24. På skyddsnivå 3 skall fartyget följa de instruktioner som utfärdas av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i fartygets skyddsplan i detalj framgå vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med ovannämnda ledningsansvariga och hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 upprättande av ytterligare områden med begränsat tillträde ombord på fartyget kring området för säkerhetstillbudet eller den plats där säkerhetshotet förväntas uppstå och till vilka tillträde förbjuds, och
 - .2 visitation av områden med begränsat tillträde som en del av den ordinarie visitationen av fartyget.

Lasthantering

- 9.25. 9.25 Skyddsåtgärder rörande lasthantering skall
- .1 förhindra manipulation, och
 - .2 förhindra att last som inte skall medföras godkänns och lastas ombord på fartyget.
- 9.26. Dessa skyddsåtgärder, av vilka vissa kan behöva införas i samarbete med hamnanläggningen, skall omfatta förfaranden för inventeringskontroll vid ombordtagningen. När lasten väl tagits ombord skall det kunna fastställas att den godkänts för lastning ombord på fartyget. Det skall dessutom finnas skyddsåtgärder som säkerställer att lasten, när den väl är ombord, inte manipuleras.

Skyddsnivå 1

- 9.27. Fartygets skyddsplan skall fastställa vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall tillämpas under lasthanteringen. Detta kan vara
- .1 rutinkontroller av last, lasttransportenheter och lastrum före och under lasthanteringen,
 - .2 kontroll av att den last som tas ombord överensstämmer med lastdokumentationen,
 - .3 säkerställande av att fordon som lastas ombord på biltransportfartyg, roro-fartyg och passagerarfartyg undersöks före lastning, i samarbete med hamnanläggningen och i enlighet med kraven i fartygets skyddsplan, och
 - .4 kontroll av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation.
- 9.28. Lastkontrollen kan utföras genom
- .1 visuell och fysisk kontroll, och

- .2 med hjälp av avsöknings- eller spårningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar.
- 9.29. Vid regelbunden eller upprepad lasthantering kan rederiets eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige, i samråd med hamnanläggningen, överenskomma om åtgärder med avlastarna eller andra ansvariga för sådan last om kontroll, försegling, planering och tillhörande dokumentation. Sådana överenskommelser skall meddelas till hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige och godkännas i samarbete med denne.

Skyddsnivå 2

- 9.30. Fartygets skyddsplan skall fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall införas vid lasthantering. Detta kan vara
- .1 detaljerad kontroll av last, lasttransportenheter och lastrum,
 - .2 intensifierade kontroller för att säkerställa att endast den last som skall lastas tas ombord,
 - .3 intensifierad visitation av fordon som skall lastas på biltransport-, roro- och passagerarfartyg, och
 - .4 tätare och mer detaljerade kontroller av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation.
- 9.31. Detaljerad lastkontroll kan utföras på något av följande sätt:
- .1 Tätare och mer detaljerade visuella och fysiska inspektioner.
 - .2 Tätare användning av avsöknings- och spårningssystem, mekaniska anordningar eller hundar.
 - .3 Utvecklade skyddsåtgärder som samordnas med avlastaren eller annan ansvarig part i enlighet med en fastställd överenskommelse och förfaranden.

Skyddsnivå 3

- 9.32. På skyddsnivå 3 skall fartyget följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i fartygets skyddsplan i detalj framgå vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och med hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 avbrytande av lastning- och lossning, och
 - .2 kontroll av förteckningen över farligt gods och farliga ämnen som lastats och i så fall deras plats.

Leverans av fartygets förråd

- 9.33. Skyddsåtgärder avseende leverans av fartygets förråd skall
- .1 säkerställa att fartygets förråd och förpackningarna är orörda,

- .2 förhindra att fartygets förråd godkänns utan inspektion,
- .3 förhindra manipulation, och
- .4 förhindra att fartygets förråd godkänns utan att vara beställt.

9.34. Det kan för fartyg som regelbundet använder en viss hamnanläggning vara lämpligt att upprätta förfaranden som gäller för det fartyget, dess leverantörer och hamnanläggningen och som inte omfattar information om och tidpunkt för leveranser och tillhörande dokumentation. Det bör alltid finnas något sätt att bifoga bevis på att förråd som anländer till fartyget har beställts av det fartyget.

Skyddsnivå 1

- 9.35. Fartygets skyddsplan skall fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas för leverans av fartygets förråd på skyddsnivå 1. Detta kan vara
- .1 kontroll för att säkerställa att förråden överensstämmer med det som beställts, innan förråden tas ombord, och
 - .2 säkerställande av en omedelbar och säker undanstuvning av förråden.

Skyddsnivå 2

9.36. Det skall i fartygets skyddsplan framgå vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall vidtas vid leverans av fartygets förråd, genom kontroller innan förråden tas ombord och genom tätare inspektioner.

Skyddsnivå 3

- 9.37. På skyddsnivå 3 skall fartyget följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i ett nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och med hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 att utsätta fartygets förråd för mer omfattande kontroller,
 - .2 förberedelse för begränsning eller avbrytande av hanteringen av fartygets förråd, och
 - .3 vägran att ta ombord fartygets förråd på fartyget.

Hantering av obeleddat bagage

9.38. Det skall i fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att säkerställa att obeleddat bagage, dvs. allt bagage inbegripet personliga tillhörigheter som inte bärs av passagerare eller besättningsmedlem vid inspektions- eller visitationsplatsen, identifieras och genomgår tillämplig kontroll, inbegripet visitation, innan det tas ombord på fartyget. Det förutsätts inte att sådant bagage kontrolleras både på fartyget och i hamnanläggningen och i fall där både fartyget och hamnanläggningen har lämplig utrustning bör kontrollen ske i hamnanläggningen. Det är avgörande att detta görs i ett nära samarbete med hamnanläggningen och att

åtgärder vidtas som säkerställer att obeledsagat bagage hanteras på ett säkert sätt efter kontrollen.

Skyddsnivå 1

- 9.39. Det skall i fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall vidtas vid hantering av obeledsagat bagage, för att säkerställa att allt sådant bagage kontrolleras eller visiteras, vilket kan innebära användning av röntgengenomlysning.

Skyddsnivå 2

- 9.40. Det skall i fartygets skyddsplan framgå vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall vidtas vid hantering av obeledsagat bagage, vilket skall omfatta röntgengenomlysning av allt sådant bagage.

Skyddsnivå 3

- 9.41. På skyddsnivå 3 skall fartyget uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och hamnanläggningen. Detta kan vara

- .1 en mer omfattande visitation av sådant bagage, t.ex. genom röntgengenomlysning från minst två olika håll,
- .2 förberedelser för begränsad eller avbruten hantering av obeledsagat bagage, och
- .3 vägran att ta ombord sådant bagage på fartyget.

Övervakning av fartygets sjöfartsskydd

- 9.42. Fartyget bör ha kapacitet för övervakning av fartyget, områdena ombord med begränsat tillträde och området kring fartyget. Denna övervakningsmöjlighet kan innebära användning av

- .1 belysning,
- .2 vakter, säkerhetsvakter och däcksvakter, inbegripet patruller, och
- .3 automatiskt intrångslarm och övervakningsutrustning.

- 9.43. Vid användning av automatiskt intrångslarm skall detta aktivera ett ljudlarm och/eller ett visuellt larm på en plats som ständigt är bemannad eller övervakad.

- 9.44. Det skall i fartygets skyddsplan fastställas vilka förfaranden och vilken utrustning som krävs på respektive skyddsnivå och vilka medel som behövs för att säkerställa att övervakningsutrustningen kan användas kontinuerligt, inbegripet en bedömning av väderförhållandens och elavbrotts eventuella inverkan på utrustningen.

Skyddsnivå 1

- 9.45. Det skall i fartygets skyddsplan fastställas vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1, vilket kan vara en kombination av belysning, vakter, säkerhetsvakter och användning av övervakningsutrustning för att göra det möjligt för fartygets sjöfartsskyddspersonal att övervaka hela fartyget och särskilt avspärningar och områden med begränsat tillträde.
- 9.46. Fartygets däck och tillträdespunkter skall under dygnets mörka timmar och perioder med dålig sikt vid behov vara belysta vid samverkan mellan fartyg och hamn eller i en hamnanläggning eller på ankarplats. Under gång skall fartyget vid behov använda så mycket belysning som är förenligt med säker navigering och som står i överensstämmelse med bestämmelserna i de gällande internationella sjövägsreglerna. Följande beaktanden skall göras vid fastställande av lämplig nivå och placering av belysning:
- .1 Fartygets personal skall kunna upptäcka aktiviteter bortom fartyget, både på landsidan och sjösidan.
 - .2 Täckningen skall omfatta området på och runt fartyget.
 - .3 Täckningen skall underlätta personidentifiering vid tillträdespunkterna.
 - .4 Belysning skall anordnas i samarbete med hamnanläggningen.

Skyddsnivå 2

- 9.47. Det skall i fartygets skyddsplan fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas på skyddsnivå 2 för att förbättra övervakningsmöjligheterna. Detta kan vara:
- .1 tätare och noggrannare skyddspatrullering,
 - .2 större upplyst område och starkare belysning eller användning av sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning,
 - .3 extrapersonal på bevakningsplatser, och
 - .4 samordning mellan alla båt-, fot- och fordonspatruller.
- 9.48. 9.48 Vid förhöjd risk för säkerhetstillbud kan extrabelysning krävas. Vid behov kan ytterligare belysningskrav tillgodoses genom samordning med hamnanläggningen för tillhandahållande av ytterligare belysning på kajsidan.

Skyddsnivå 3

- 9.49. På skyddsnivå 3 skall fartyget uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med de ledningsansvariga och hamnanläggningen. Detta kan vara att
- .1 tända all belysning på fartyget eller lysa upp området kring fartyget,

- .2 starta all övervakningsutrustning ombord som kan registrera verksamhet på eller i närheten av fartyget,
- .3 låta övervakningsutrustningen spela in maximal tidsperiod,
- .4 förbereda undervattensinspektion av fartygets skrov, och
- .5 inleda åtgärder, inbegripet långsam rotation av fartygets propeller, om så är praktiskt genomförbart, för att omöjliggöra för obehöriga att närma sig fartygets skrov under vattnet.

Olika skyddsnivåer

- 9.50. Det skall i fartygets skyddsplan finnas detaljerade instruktioner om de förfaranden och skyddsåtgärder fartyget skall vidta om fartyget har en högre skyddsnivå än den som gäller för hamnanläggningen.

Verksamhet som inte omfattas av koden

- 9.51. Det skall i fartygets skyddsplan finnas detaljerade instruktioner om de förfaranden och skyddsåtgärder fartyget skall inleda när det
- .1 ligger i en hamn som inte ligger i en fördragsslutande stat,
 - .2 samverkar med ett fartyg för vilket denna kod inte gäller,
 - .3 samverkar med fasta eller flytande plattformar eller flyttbara oljeborrplattformar till sjöss eller när
 - .4 det samverkar med en hamn eller hamnanläggning som inte behöver uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod.

Sjöfartsskyddsdeklarationer

- 9.52. Det skall i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om hur en begäran om en sjöfartsskyddsdeklaration från en hamnanläggning skall hanteras och under vilka omständigheter fartyget skall begära en sjöfartsskyddsdeklaration.

Kontroller och översyn

- 9.53. Det skall i fartygets skyddsplan fastställas hur rederiets och fartygets sjöfartsskyddsansvariga har för avsikt att kontrollera den kontinuerliga effektiviteten av fartygets skyddsplan och finnas en beskrivning av de förfaranden som skall följas för att granska, uppdatera och ändra fartygets skyddsplan.

10. Register

Allmänt

- 10.1. Det skall finnas register tillgängliga för vederbörligen bemyndigade tjänstemän från de fördragsslutande staterna, för kontroll av att bestämmelserna i fartygets skyddsplan har införts.

- 10.2. Dessa register kan föras i valfritt format, men skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.
11. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige
I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämplig handledning.
12. Fartygets sjöfartsskyddsansvarige
I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämplig handledning.
13. Utbildning och övningar med avseende på fartygets sjöfartsskydd

Utbildning

- 13.1. Rederiets sjöfartsskyddsansvarige och lämplig landbaserad rederipersonal, samt fartygets sjöfartsskyddsansvarige skall i tillämpliga fall ha kunskap och få utbildning i några eller samtliga av följande ämnen:
 - .1 Skyddsadministration
 - .2 Tillämpliga internationella konventioner, koder och rekommendationer
 - .3 Tillämplig statlig lagar och förordningar
 - .4 Andra säkerhetsorganisationers ansvar och funktion
 - .5 Metoder för sjöfartsskyddsbedömningen av fartyg
 - .6 Metoder för sjöfartsskyddsbesiktning och skyddsinspektioner av fartyg
 - .7 Verksamhet och förhållanden på fartyg och i hamnar
 - .8 Skyddsåtgärder på fartyg och i hamnanläggningar
 - .9 Beredskap och insatser i nödsituationer samt katastrofplanering
 - .10 Instruktionsmetoder för sjöfartsskyddsutbildning och -övningar, inbegripet sjöfartsskyddsåtgärder och -förfaranden
 - .11 Hantering av känslig, skyddsrelaterad information och skyddsrelaterade meddelanden
 - .12 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder
 - .13 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
 - .14 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .15 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
 - .16 Sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem samt deras driftbegränsningar

- .17 Metoder för revision, inspektion, kontroll och övervakning
 - .18 Metoder för kroppsvisitation och icke-inkräktande inspektioner
 - .19 Sjöfartsskyddsövningar, inbegripet övningar med hamnanläggningar
 - .20 Bedömning av sjöfartsskyddsövningar
- 13.2. Fartygets sjöfartsskyddsansvarige skall dessutom ha lämplig kunskap om och utbildning i någon eller alla av följande ämnen när så är tillämpligt:
- .1 Fartygets konstruktion
 - .2 Fartygets skyddsplan och tillhörande förfaranden (inbegripet fallbaserad utbildning om vad som skall göras)
 - .3 Metoder för hantering av och kontroll av folkmassor
 - .4 Användning av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
 - .5 Provning, kalibrering och, då fartyget är till havs, underhåll av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
- 13.3. Besättningsmedlemmar med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall ha tillräcklig kunskap om och förmåga att utföra sina uppgifter, inbegripet tillämpliga delar av följande:
- .1 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder
 - .2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
 - .3 Igenkännande av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
 - .5 Metoder för hantering av och kontroll av folkmassor
 - .6 Skyddsrelaterade meddelanden
 - .7 Förfaranden för nödsituationer och katastrofplanering
 - .8 Användning av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
 - .9 Provning, kalibrering och underhåll till sjöss av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
 - .10 Inspektions-, kontroll- och övervakningsteknik
 - .11 Metoder för visitation av personer, personliga tillhörigheter, bagage, last och fartygsförråd
- 13.4. Alla övriga besättningsmedlemmar skall ha tillräcklig kunskap och vara väl förtrogna med tillämpliga bestämmelser i fartygets skyddsplan, inbegripet följande:

- .1 Innebörden och därav följande krav för de olika skydds nivåerna
- .2 Förfaranden för nödsituationer och katastrofplanering
- .3 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,
- .4 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
- .5 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder

Övningar

- 13.5. Syftet med övningarna är att säkerställa att besättningen är väl förtrogen med sina respektive skyddsuppgifter på alla skyddsnivåer och att de kan identifiera alla skyddsrelaterade brister som behöver åtgärdas.
- 13.6. Övningar skall hållas minst en gång var tredje månad, för att säkerställa att bestämmelserna i fartygets skyddsplan tillämpas på ett effektivt sätt. När mer än 25 % av fartygets besättning byts ut vid ett och samma tillfälle, mot personal som tidigare inte deltagit i någon övning på det fartyget under de senaste tre månaderna, skall det dessutom hållas en övning inom en vecka efter personalbytet. Dessa övningar skall sätta de olika delarna i planen på prov, t.ex. de skyddshot som är upptagna i punkt 8.9.
- 13.7. Olika typer av övningar, med deltagande av rederiets och hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvariga, behöriga myndigheter under den fördragsslutande staten samt fartygets sjöfartsskyddsansvarige om sådana finns, skall hållas minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månader mellan två övningar. Under dessa övningar skall kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder provas. Dessa övningar kan vara:
 - .1 fullskaliga eller "live",
 - .2 simuleringar eller seminarier eller
 - .3 kombinerade med andra övningar, t.ex. räddnings- eller beredskapsövningar.
- 13.8. Rederiets deltagande i övning hos annan fördragsslutande stat skall godkännas av administrationen.
14. Hamnanläggningens sjöfartsskydd

I avsnitten 15, 16 och 18 finns tillämplig handledning.

15. Sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggning

Allmänt

- 15.1. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning kan utföras av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Däremot kan endast den aktuella fördragsslutande staten godkänna genomförd sjöfartsskyddsbedömning av en hamnanläggning.

- 15.2. Om en fördragsslutande stat använder en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för revision eller överensstämme-kontroll av sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning, skall denna sjöfartsskyddsorganisation inte ha några kopplingar till någon annan erkänd sjöfartsskyddsorganisation som utarbetat eller bistått vid utarbetandet av den bedömningen.
- 15.3. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning skall behandla
- .1 fysiskt sjöfartsskydd,
 - .2 konstruktionsmässig integritet,
 - .3 personalskyddssystem,
 - .4 förfarandepolicy,
 - .5 radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datasystem och -nät,
 - .6 tillämplig transportinfrastruktur,
 - .7 allmännyttiga tjänster, och
 - .8 annat som, om det skadas eller används för olovlig observation, kan utgöra en risk för personer, egendom eller verksamhet i hamnanläggningen.
- 15.4. Personer som utför sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning skall ha möjlighet att begära experthjälp rörande:
- .1 kunskap om aktuella säkerhetsshot och hotbilder,
 - .2 igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,
 - .3 igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .4 teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder,
 - .5 metoder som används för att orsaka ett säkerhetstillbud,
 - .6 explosiva ämnens påverkan på strukturer och anläggningar i hamnanläggningen,
 - .7 hamnanläggningens sjöfartsskydd,
 - .8 hamnens affärspraxis,
 - .9 beredskapsplanering, förberedelser och åtgärder vid nödsituationer,
 - .10 fysiska skyddsåtgärder, t.ex. inhägnader,
 - .11 radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datasystem och -nät,
 - .12 transport och byggnadsteknik, och

.13 fartygs- och hamnverksamhet.

Identifiering och utvärdering av den egendom och infrastruktur som det är viktigt att skydda

- 15.5. För att fastställa den relativa betydelse konstruktioner och anläggningar har för hamnanläggningens drift, skall en identifiering och utvärdering av viktig egendom och infrastruktur göras. Denna identifierings- och utvärderingsprocess är viktig, eftersom den utgör en grund för att vid säkerhetstillbud kunna koncentrera begränsningsstrategier på den egendom och de konstruktioner som är viktigast att skydda. Denna process skall ta hänsyn till eventuell förlust av människoliv, hamnens ekonomiska betydelse, det symboliska värdet och förekomst av statligt ägda anläggningar.
- 15.6. Identifieringen och utvärderingen av egendom och infrastruktur skall användas för att prioritera den relativa betydelsen för skydd. Det viktigaste skall vara att undvika dödsfall och personskador. Det är också viktigt att bedöma huruvida hamnanläggningen, konstruktionen eller anläggningen kan fortsätta fungera utan en viss egendom och i vilken omfattning ett snabbt återupprättande av normal funktion är möjligt.
- 15.7. Egendom och infrastruktur som skall betraktas som viktig att skydda kan vara
- .1 tillfarter, hamninlopp, infartsleder och ankarplatser, samt manövrerings- och förtöjningsområden,
 - .2 lastanläggningar, terminaler, lager och lasthanteringsutrustning,
 - .3 sådana system som används för eldistribution, radio- och telekommunikation samt datasystem och -nät,
 - .4 hamnens trafikledningssystem och navigationshjälpmedel,
 - .5 kraftcentraler, ledningsrör för överföring av last, och vattenförsörjning,
 - .6 broar, järnvägar och vägar,
 - .7 servicefartyg, inbegripet lotsbåtar, bogserbåtar och läktare m.m.,
 - .8 utrustning och system för skydd och övervakning, och
 - .9 vattenområden i hamnanläggningens omedelbara närhet.
- 15.8. En tydlig identifiering av egendom och infrastruktur är viktig för utvärderingen av hamnanläggningens skyddsbehov, prioriteringen av skyddsåtgärder och beslut rörande tilldelning av resurser för bättre skydd av hamnanläggningen. Denna process kan omfatta samråd med tillämpliga myndigheter rörande konstruktioner i närheten av hamnanläggningen, som kan förorsaka skada inom anläggningen eller användas i syfte att förorsaka skada på anläggningen eller för olovlig observation av anläggningen eller för att avleda uppmärksamheten.

Identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hot uppstår, i syfte att fastställa och prioritera skyddsåtgärder

- 15.9. Handlingar som skulle kunna hota skyddet av egendom och infrastruktur och metoderna för sådana handlingar skall identifieras för utvärdering av sårbarheten hos en viss egendom eller plats för ett säkerhetstillbud, samt för fastställande och prioritering av skyddsbehov i syfte att möjliggöra planering och resurstilldelning. Identifiering och utvärdering av varje potentiell handling och dess metod skall grundas på flera faktorer, inbegripet hotbedömningar från statliga organ. Genom att identifiera och bedöma hot behöver de som utför bedömningen inte sätta sin tillit till värsta tänkbara scenarier för att styra planering och resurstilldelning.
- 15.10. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning bör innehålla en bedömning utförd i samråd med tillämplig nationell sjöfartsskyddsorganisation, för att fastställa
- .1 särskilda aspekter på hamnanläggningen, inbegripet den fartygstrafik som använder den, vilket gör den till ett sannolikt mål för ett angrepp,
 - .2 de sannolika följderna i form av förlust av människoliv, egendomsskada, avbrott i den ekonomiska verksamheten, inbegripet avbrott i transportsystem, från ett angrepp på eller i hamnanläggningen,
 - .3 förmågan och avsikten hos de som sannolikt inleder ett sådant angrepp, och
 - .4 möjlig typ eller typer av angrepp.

Denna information skall utarbetas till en övergripande bedömning av den risk mot vilken skyddsåtgärderna skall införas.

- 15.11. Man skall i sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning beakta alla möjliga hot, vilket kan inkludera sådana säkerhetstillbud som
- .1 skada på eller förstörelse av hamnanläggningen eller fartyget, t.ex. med hjälp av explosiv anordning, mordbrand, sabotage eller vandalism,
 - .2 kapning eller beslagtagande av fartyg eller kidnappning av personer ombord,
 - .3 manipulation av last, viktig utrustning eller viktiga system ombord på fartyget eller fartygets förråd,
 - .4 obehörigt tillträde eller utnyttjande, inbegripet närvaro av fripassagerare,
 - .5 smuggling av vapen eller utrustning, inbegripet massförstörelsevapen,
 - .6 utnyttjande av fartyget för att medföra personer som har för avsikt att orsaka ett säkerhetstillbud samt sådana personers utrustning,
 - .7 utnyttjande av själva fartyget som ett vapen eller ett hjälpmedel att orsaka skada eller förstörelse,
 - .8 blockering av hamninlopp, slussar, infartsleder osv., och
 - .9 angrepp med kärnvapen eller biologiska eller kemiska vapen.

- 15.12. Denna process bör inbegripa samråd med behöriga myndigheter rörande konstruktioner i hamnanläggningens närhet som skulle kunna orsaka skada i hamnanläggningen eller användas i syfte att orsaka skada i anläggningen eller för olovlig observation av den eller för att avleda uppmärksamheten.

Identifiering, urval och prioritering av motåtgärder och förfarandeförändringar och hur effektivt dessa minskar sårbarheten

- 15.13. Identifieringen och prioriteringen av motåtgärder är utformade för att säkerställa att de mest effektiva skyddsåtgärderna utnyttjas för att minska sårbarheten hos en hamnanläggning eller vid samverkan mellan fartyg och hamn vid tänkbara hot.
- 15.14. Skyddsåtgärderna skall väljas på grundval av sådana faktorer som t.ex. hur mycket sannolikheten för ett angrepp minskas som en följd av åtgärden och utvärderas med hjälp av information om:
- .1 sjöfartsskyddsbesiktningar, -inspektioner och -kontroller,
 - .2 samråd med hamnanläggningens ägare och operatör, samt, när så är tillämpligt, ägare och operatörer i närliggande konstruktioner,
 - .3 historisk information om säkerhetstillbud, och
 - .4 verksamheten inne i hamnanläggningen.

Sårbarhetsidentifiering

- 15.15. Identifiering av sårbarheten hos fysiska konstruktioner, personalskyddssystem, processer och andra områden som kan leda till ett säkerhetstillbud, kan användas för att fastställa alternativa sätt att eliminera eller begränsa sårbarheten. En analys kan t.ex. avslöja sårbarhet i en hamnanläggnings sjöfartsskyddssystem eller oskyddad infrastruktur, såsom vattenförsörjning och broar, vilket skulle kunna lösas genom fysiska insatser, t.ex. permanenta spärrar, larm och övervakningsutrustning.
- 15.16. Vid identifiering av sårbarheten skall man beakta
- .1 tillfarter från sjö- och landsidan till hamnanläggningen och fartyg vid kaj i anläggningen,
 - .2 vågbrytares, anläggningars och tillhörande konstruktioners hållfasthet,
 - .3 befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden, inbegripet identifieringssystem,
 - .4 befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden rörande hamnservice och allmännyttiga tjänster,
 - .5 åtgärder för att skydda radio- och telekommunikationsutrustning, hamnservice och allmännyttiga tjänster, inbegripet datasystem och -nät,
 - .6 närliggande områden som kan utnyttjas vid eller för ett angrepp,

- .7 befintliga överenskommelser med privata säkerhetsbolag om tillhandahållande av sjöfartsskyddstjänst på sjö- och landsidan,
- .8 alla eventuella motstridigheter mellan sjösäkerhetsbestämmelser och -förfaranden, å ena sidan, och sjöfartsskyddsbestämmelser och -förfaranden, å andra sidan,
- .9 alla konflikter mellan hamnanläggningens funktioner och sjöfartsskyddsuppgifter,
- .10 alla brister som rör personalen och efterlevnaden av bestämmelserna,
- .11 alla brister som identifieras vid utbildning och övningar, och
- .12 alla brister som identifieras under den dagliga driften, efter tillbud eller varningar, skyddsrapporter, utövande av kontrollåtgärder, kontroller osv.

16. Hamnanläggningens skyddsplan

Allmänt

- 16.1. Det åligger hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige att utarbeta en skyddsplan för hamnanläggningen. Även om hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige personligen inte behöver utföra det arbete som är kopplat till denna tjänst, har denne det slutgiltiga ansvaret för att säkerställa att detta arbete utförs.
- 16.2. Innehållet i varje enskild skyddsplan för hamnanläggningar kommer att variera, beroende på de särskilda omständigheterna i den hamnanläggning eller de hamnanläggningar planen gäller. Sjöfartsskyddsbedömningen av en hamnanläggning skall identifiera de särskilda förhållandena i hamnanläggningen och den potentiella säkerhetsrisk som lett till behovet av att utse en sjöfartsskyddsansvarig och utarbeta en skyddsplan. Utarbetandet av skyddsplanen kräver att dessa förhållanden och andra lokala nationella skyddsbeaktanden behandlas i skyddsplanen och att lämpliga skyddsåtgärder upprättas för att minimera sannolikheten för överträdelser av sjöfartsskyddsbestämmelserna och följderna av potentiella risker. Den fördragsslutande staten kan utarbeta råd om utförandet och innehållet i en skyddsplan för hamnanläggningar.
- 16.3. En skyddsplan för en hamnanläggning skall
 - .1 i detalj redogöra för hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation,
 - .2 i detalj redogöra för sjöfartsskyddsorganisationens kopplingar till andra relevanta myndigheter och vilka kommunikationssystem som krävs för att möjliggöra effektiv, kontinuerlig verksamhet i sjöfartsskyddsorganisationen och dess kopplingar till andra, inbegripet fartyg i hamnen,
 - .3 i detalj redogöra för de grundläggande åtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 1, både driftsmässiga och fysiska,
 - .4 i detalj redogöra för ytterligare skyddsåtgärder som gör det möjligt för hamnanläggningen att utan dröjsmål byta till skyddsnivå 2 och vid behov till skyddsnivå 3,

- .5 innehålla bestämmelser om regelbunden översyn och kontroll av skyddsplanen och om ändringar av den, som en följd av nya erfarenheter eller förändrade omständigheter, och
 - .6 innehålla en detaljerad beskrivning av förfarandena för rapportering till aktuell fördragsslutande stat.
- 16.4. Utarbetandet av en effektiv skyddsplan för hamnanläggningen skall grundas på en noggrann bedömning av alla frågor som rör hamnanläggningens skydd, framför allt inbegripet en noggrann bedömning av hamnanläggningens fysiska och driftsmässiga egenskaper.
- 16.5. Den fördragsslutande staten skall godkänna skyddsplanerna för hamnanläggningar under den statens jurisdiktion. Den fördragsslutande staten skall utveckla förfaranden för bedömning av den kontinuerliga effektiviteten hos alla skyddsplaner och kan kräva att ändringar införs i skyddsplanen innan ett första godkännande eller efter att den godkänts. Skyddsplanen skall fastställa bestämmelser för förande av register över säkerhetstillbud och säkerhetshot, granskningar, kontroller, utbildning och övningar, som bevis på överensstämmelse med tillämpliga krav.
- 16.6. De skyddsåtgärder som tas upp i hamnanläggningens skyddsplan skall vara införda inom rimlig tid efter det att skyddsplanen godkänts, och det skall av skyddsplanen framgå när respektive åtgärd skall vara införd. Vid försening med införandet av en åtgärd skall detta diskuteras med den fördragsslutande stat som ansvarar för godkännandet av planen. Man skall då också komma överens om lämpliga alternativa, tillfälliga skyddsåtgärder, som ger motsvarande skyddsnivå under övergångsperioden.
- 16.7. Användning av eldvapen på eller nära fartyget och i hamnanläggningar kan utgöra särskild och betydande säkerhetsrisk, framför allt i samband med vissa farliga ämnen, och skall därför bedömas noggrant. Om en fördragsslutande stat beslutar att det är nödvändigt att använda beväpnad personal inom dessa områden, skall den staten se till att denna personal har vederbörlig befogenhet och utbildning i hur vapnen används och att personalen är medveten om de särskilda säkerhetsrisker som förekommer inom dessa områden. Om en fördragsslutande stat godkänner användning av eldvapen, skall den också utfärda särskilda skyddsriktlinjer rörande användningen av dessa vapen. Hamnanläggningens skyddsplan skall innehålla specifika riktlinjer i denna fråga, särskilt vad gäller tillämpning på fartyg som transporterar farligt gods eller farliga ämnen.

Organisationen och utförandet av hamnanläggningens skyddsarbete

- 16.8. Förutom de riktlinjer som ges i punkt 16.3 skall hamnanläggningens skyddsplan, för samtliga skyddsnivåer, fastställa
- .1 hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisations roll och uppbyggnad,
 - .2 arbetsuppgifter, ansvar och utbildningskrav för all hamnanläggningspersonal som arbetar med sjöfartsskydd, samt vilka åtgärder som behövs för att göra det möjligt att bedöma den enskilda åtgärdens effektivitet,
 - .3 vilka kopplingar hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation skall ha till andra nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,

- .4 vilka kommunikationssystem som krävs för effektiv och kontinuerlig kommunikation mellan hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal, fartyg i hamnen och, när så är tillämpligt, med nationella lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,
 - .5 vilka förfaranden och insatser som krävs för att alltid upprätthålla sådan kommunikation,
 - .6 vilka förfaranden och åtgärder som krävs för att skydda säkerhetskänslig information på papper eller i elektroniskt format,
 - .7 vilka förfaranden som krävs för bedömning av den kontinuerliga effektiviteten hos skyddsåtgärder, sjöfartsskyddsförfaranden och sjöfartsskyddsutrustning, inbegripet identifiering och åtgärdande av utrustnings- och funktionsfel,
 - .8 vilka förfaranden som krävs för överlämnande och bedömning av rapporter om tänkbara brott mot sjöfartsskyddet, eller säkerhetsproblem,
 - .9 vilka förfaranden som krävs rörande lasthantering,
 - .10 vilka förfaranden som krävs i samband med leverans av fartygsförråd,
 - .11 vilka förfaranden som krävs för upprätthållande och uppdatering av register över farligt gods och farliga ämnen, samt sådana produkters placering i hamnanläggningen,
 - .12 vilka system som krävs för att kontakta sjöpatruller och specialiserade spaningsstyrkor och erhålla deras tjänster, bl.a. bombsökning och undervattenssökning,
 - .13 vilka förfaranden som, när så begärs, krävs för att bistå fartygets sjöfartsskyddsansvarige vad gäller identifiering av personer som försöker ta sig ombord på fartyget, och
 - .14 vilka förfaranden som krävs för att underlätta besöken i land för fartygets besättning och personalbyten, samt besökares tillträde till fartyget, inbegripet representanter för sjöfolkets social- och arbetsorganisationer.
- 16.9. I resterande del av avsnitt 16 behandlas särskilt de skyddsåtgärder som skulle kunna vidtas på respektive skyddsnivå, vilket omfattar:
- .1 tillträde till hamnanläggningen,
 - .2 områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen,
 - .3 lasthantering,
 - .4 leverans av fartygsförråd,
 - .5 hantering av obeledsagat bagage, och
 - .6 sjöfartsskyddsbevakning i hamnanläggningen.

Tillträde till hamnanläggningen

- 16.10. Hamnanläggningens skyddsplan skall beskriva de skyddsåtgärder som gäller för alla tillträdespunkter till hamnanläggningen och som särskilt identifieras i sjöfartsskyddsbedömningen av hamnanläggningen.
- 16.11. Skyddsplanen skall, för var och en av dessa tillträdespunkter, identifiera lämpliga platser där begränsningar eller förbud mot tillträde skall gälla på respektive skyddsnivå. Skyddsplanen skall, för varje skyddsnivå, specificera den typ av begränsning eller förbud som skall gälla och det sätt på vilket begränsningen eller förbudet skall verkställas.
- 16.12. Hamnanläggningens skyddsplan skall, för var och en av skyddsnivåerna, fastställa vilken identifiering som skall krävas för tillträde till hamnanläggningen och för att personer skall få vistas i hamnanläggningen utan kontroll. Detta kan innebära utveckling av ett lämpligt identifieringssystem för permanent och tillfällig identifiering av hamnanläggningspersonal respektive besökare. Hamnanläggningens identifieringssystem skall, när så är praktiskt genomförbart, samordnas med det som används på fartyg som regelbundet använder hamnanläggningen. Passagerare skall kunna styrka sin identitet med hjälp av ombordstigningskort, biljetter eller liknande, men skall inte ges tillträde till områden med begränsat tillträde utan övervakning. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan fastställas bestämmelser i syfte att säkerställa att identifieringssystemen uppdateras regelbundet och att missbruk av förfaranden leder till disciplinära åtgärder.
- 16.13. Personer som på uppmaning vägrar eller inte kan visa sin identitet och/eller bekräfta syftet med sitt besök, skall nekas tillträde till hamnanläggningen och deras försök att få tillträde skall rapporteras till hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige och till nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd.
- 16.14. Hamnanläggningens skyddsplan skall identifiera de platser där visitation av personer, personliga tillhörigheter och fordon skall göras. Sådana platser skall vara utformade på ett sådant sätt att de underlättar kontinuerlig verksamhet oavsett väder och med den frekvens som fastställts i skyddsplanen. Efter visitation skall personer, personliga tillhörigheter och fordon kunna fortsätta direkt till vänte-, embarkerings- eller billastningsområdena med begränsat tillträde.
- 16.15. Hamnanläggningens skyddsplan skall fastställa separata områden för kontrollerade och okontrollerade personer och deras tillhörigheter och om möjligt separata ombordstignings- och landstigningsområden för passagerare och besättningsmedlemmar, samt deras tillhörigheter, för att säkerställa att okontrollerade personer inte kan komma i kontakt med kontrollerade personer.
- 16.16. Hamnanläggningens skyddsplan skall fastställa hur ofta tillträdeskontroller skall göras, särskilt om de skall utföras slumpmässigt eller tillfälligt.

Skyddsnivå 1

- 16.17. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 1 fastställa på vilka kontrollpunkter följande skyddsåtgärder skall tillämpas:
 - .1 Områden med begränsat tillträde som skall vara inhägnade eller omgärdade med andra avspärningar till en standard som skulle kunna godkännas av den fördragsslutande staten.

- .2 Identitetskontroll av alla personer som begär att få komma in i hamnanläggningen i samband med ett fartyg, inbegripet passagerare, besättning och besökare, samt kontroll av dessa personers skäl att begära tillträde genom t.ex. kontroll av medhavda instruktioner, passagerarbiljetter, ombordstigningskort, arbetsorder osv.
 - .3 Kontroll av fordon som används av personer som begär att få komma in i hamnanläggningen i samband med fartyg
 - .4 Identitetskontroll för all hamnanläggningspersonal, alla anställda i hamnanläggningen och deras fordon
 - .5 Begränsning av tillträdet för personer som inte är anställda av hamnanläggningen eller arbetar inom den, om de inte kan styrka sin identitet
 - .6 Visitation av personer, personliga tillhörigheter, fordon och fordonets innehåll
 - .7 Identifiering av tillträdespunkter som normalt inte används och som bör vara permanent stängda och låsta.
- 16.18. På skyddsnivå 1 bör alla personer som vill komma in i hamnanläggningen kunna visiteras. Hur ofta sådana visitationer, inbegripet slumpmässiga visitationer, skall utföras, skall anges i hamnanläggningens godkända skyddsplan och godkännas särskilt av den fördragsslutande staten. Fartygets besättning skall inte uppmanas visitera sina kollegor eller deras personliga tillhörigheter, om det inte finns goda skäl att beordra sådan visitation. Sådan visitation skall utföras på ett sätt som fullt ut respekterar individens mänskliga rättigheter och hennes grundläggande människovärde.

Skyddsnivå 2

- 16.19. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall tillämpas på skyddsnivå 2. Detta kan vara
- .1 utnämmande av extra personal att bevaka tillträdespunkter och patrullering av avspärrningarna,
 - .2 begränsning av antalet tillträdespunkter för hamnanläggningen och identifiering av vilka som skall vara stängda och åtgärder för att säkra dessa på lämpligt sätt,
 - .3 tillhandahållande av medel för att förhindra förflyttningar genom övriga tillträdespunkter, t.ex. skyddsavspärrningar,
 - .4 tätare visitationer av personer, personliga tillhörigheter och fordon,
 - .5 vägran att låta besökare, som inte kan visa ett giltigt skäl, få tillträde till hamnanläggningen, och
 - .6 användning av patrullbåtar för ökat skydd på sjösidan.

Skyddsnivå 3

16.20.. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och de fartyg som ligger i hamnanläggningen, vilket kan vara:

- .1 stängning av tillfarter till hela eller delar av hamnanläggningen,
- .2 att endast ge tillträde till de ledningsansvariga vid säkerhetstillbudet eller hotet där om,
- .3 att ställa in all fotgängar- och fordonstrafik inom hela eller delar av hamnanläggningen,
- .4 fler skyddspatruller inom hamnanläggningen om så är tillämpligt,
- .5 avbrytande av hamnarbetet inom hela eller delar av hamnanläggningen,
- .6 särskild styrning av fartygsförflyttningar i hela eller delar av hamnanläggningen, och
- .7 evakuering av hela eller delar av hamnanläggningen.

Områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen

16.21. Hamnanläggningens skyddsplan skall identifiera de områden inom hamnanläggningen dit tillträdet skall begränsas, precisera deras omfattning och när begränsningen skall tillämpas samt precisera de skyddsåtgärder som skall vidtas för att kontrollera tillträdet till och verksamheten inom dessa områden. Detta skall också, under tillämpliga omständigheter, inbegripa åtgärder som säkerställer att de områden dit tillträdet tillfälligt är begränsat genomsöks både före och efter det att begränsningarna införts. Syftet med områdena med begränsat tillträde är att

- .1 skydda passagerare, besättning, hamnanläggningspersonal och besökare, inbegripet besökare till ett visst fartyg,
- .2 skydda hamnanläggningen,
- .3 skydda fartyg som använder och betjänar hamnanläggningen,
- .4 skydda säkerhetskänsliga platser och områden inom hamnanläggningen,
- .5 skydda sjöfartsskyddsutrustning och övervakningssystem och
- .6 skydda last och fartyg från manipulation.

16.22. Hamnanläggningens skyddsplan skall utgöra en garanti för att man i alla områden med begränsat tillträde upprättat skyddsåtgärder för kontroll av:

- .1 enskilda personers tillträde,

- .2 tillfart, parkering, lastning och lossning av fordon,
 - .3 förflyttning och lagring av last och fartygsförråd, och
 - .4 obeleddat bagage eller personliga tillhörigheter.
- 16.23. Hamnanläggningens skyddsplan skall sörja för att alla områden med begränsat tillträde blir tydligt utmärkta med information om att området är ett område med begränsat tillträde och att obehörig vistelse inom området utgör ett brott mot säkerheten.
- 16.24. Om automatiska larm installeras skall dessa avge larm i en kontrollcentral, som kan svara på utlöst larm.
- 16.25. Områden med begränsat tillträde kan vara
- .1 land- och vattenområden i omedelbart anslutning till ett fartyg,
 - .2 områden för ombordstigning och landstigning, områden där passagerare och besättning väntar och kontrolleras, inbegripet visitationsplatser,
 - .3 platser där lastning eller lossning eller lagring av last och förråd utförs,
 - .4 platser där säkerhetskänslig information, inbegripet lastdokumentation, förvaras,
 - .5 områden där farligt god och farliga ämnen förvaras,
 - .6 kontrollrum för fartygstrafikens ledningssystem, navigationshjälpmedel och hamnkontroll, inbegripet kontrollrum för sjöfartsskydd och övervakning,
 - .7 områden där sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning förvaras eller är placerad,
 - .8 viktiga anläggningar för elektricitet, radio- och telekommunikation, vatten och andra allmännyttiga tjänster, och
 - .9 andra platser i hamnanläggningen där tillträdet för fartyg, fordon och personer bör begränsas.
- 16.26. Skyddsåtgärderna kan utökas, med berörda myndigheters medgivande, till att även omfatta begränsning av obehörigt tillträde till byggnader från vilka hamnanläggningen kan observeras.

Skyddsnivå 1

- 16.27. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas för områden med begränsat tillträde. Detta kan vara
- .1 bestämmelser om permanenta eller tillfälliga avgränsningar kring områden med begränsat tillträde, varvid standarden på dessa skall godkännas av den fördragsslutande staten,

- .2 iordningställande av tillträdespunkter där tillträdet kan kontrolleras av säkerhetsvakter när de används, och låsas eller stängas av effektivt när de inte används,
- .3 tillhandahållande av passerkort som skall visas för att identifiera individens rätt att vistas på området med begränsat tillträde,
- .4 tydlig märkning av fordon som fått tillträde till området med begränsat tillträde,
- .5 vakter och patruller,
- .6 automatiskt larm eller övervakningsutrustning eller övervakningssystem som avslöjar obehörigt tillträde eller rörelser inom området med begränsat tillträde, och
- .7 kontroll av fordonstrafik i omedelbar närhet av de fartyg som använder hamnanläggningen.

Skyddsnivå 2

- 16.28. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 2 fastställa den utökade frekvensen och intensiteten för övervakning och kontroll av tillträdena till områdena med begränsat tillträde. Det skall i skyddsplanen fastställas vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas, vilket kan vara
- .1 utökad effektivitet för avgränsningar eller inhägnader kring områden med begränsat tillträde, inbegripet användning av patruller eller automatiska larm,
 - .2 en minskning av antalet tillträdespunkter till områdena med begränsat tillträde och utökade kontroller vid kvarvarande tillträden,
 - .3 parkeringsbegränsningar i närheten av förtöjda fartyg,
 - .4 ytterligare tillträdesbegränsning till områden med begränsat tillträde och begränsningar avseende förflyttningar och lagring inom områdena med begränsat tillträde,
 - .5 användning av kontinuerlig övervakning och registrering,
 - .6 utökad antal patruller och tätare patrullering, inbegripet sjöpatrullering vid gränserna till och inom området med begränsat tillträde,
 - .7 upprätta och begränsa tillträdet till områden kring områdena med begränsat tillträde, och
 - .8 införa begränsningar avseende tillträde för obehöriga farkoster till vattenområden kring fartyg som använder hamnanläggningen.

Skyddsnivå 3

- 16.29. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerade instruktioner om de skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med de ledningsansvariga och fartygen i hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 upprättande av ytterligare områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen, i närheten av säkerhetstillbudet eller den plats där säkerhetshotet tros finnas, och vägra tillträde till detta område, och
 - .2 förbereda visitation av området med begränsat tillträde som en del av en visitation av hela eller delar av hamnanläggningen.

Lasthantering

- 16.30. Skyddsåtgärderna avseende lasthanteringen skall förhindra
- .1 manipulation, och
 - .2 att last som inte skall lastas godkänns och lagras inom hamnanläggningen.
- 16.31. Skyddsåtgärderna skall inkludera kontrollförfaranden vid hamnanläggningens tillfarter och ingångar. När lasten väl förts in i hamnanläggningen skall den kunna identifieras såsom kontrollerad och godkänd för lastning på fartyg eller för tillfällig mellanlagring i ett område med begränsat tillträde i väntan på lastning. Det kan vara lämpligt att begränsa införandet av last som inte har ett bekräftat lastningsdatum till hamnanläggningen.

Skyddsnivå 1

- 16.32. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas vid lasthantering. Detta kan vara:
- .1 rutinkontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen före och under lasthanteringen,
 - .2 kontroller för att säkerställa att last som förs in i hamnanläggningen överensstämmer med fraktsedlar eller motsvarande lastdokumentation,
 - .3 visitation av fordon, och
 - .4 kontroll av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation vid införandet i hamnanläggningen och lagring inom hamnanläggningen.
- 16.33. Lastkontrollen kan utföras med hjälp av en eller flera av följande metoder:
- .1 Visuellt och fysisk kontroll
 - .2 Användning av genomlysningstrustning, mekaniska anordningar eller hundar

- 16.34. Vid regelbunden eller upprepad lasthantering kan rederiets eller fartygets sjöfartsskyddsansvarige, i samråd med hamnanläggningen, ingå överenskommelse med avlastare eller andra ansvariga för sådan last om kontroll utanför anläggningen, försegling, planering, tillhörande fraktdokumentation, osv. Information om sådant arrangemang skall överlämnas till hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige och godkännas av denne.

Skyddsnivå 2

- 16.35. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall tillämpas vid lasthantering för utökad kontroll. Detta kan vara
- .1 detaljerad kontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen,
 - .2 behovsprövad intensifiering av kontroller, för att säkerställa att endast dokumenterad last kommer in i hamnanläggningen, lagras tillfälligt där och sedan lastas ombord på fartyget,
 - .3 intensifierad visitation av fordon, och
 - .4 tätare och mer detaljerade kontroller av förseglingar och andra metoder som används för att förhindra manipulation.
- 16.36. Detaljerad kontroll av last kan utföras med någon eller flera av följande metoder:
- .1 Tätare och noggrannare kontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen (visuell och fysisk kontroll)
 - .2 Mer frekvent användning av genomlysning, mekaniska anordningar eller hundar
 - .3 Samordning av utökade skyddsåtgärder med avlastaren eller annan ansvarig part utöver fastställda överenskommelser och förfaranden

Skyddsnivå 3

- 16.37. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder hamnanläggningen kan vidta, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och fartygen i hamnanläggningen. Detta kan vara
- .1 begränsning av eller stopp för lastförflyttningar inom hela eller delar av hamnanläggningen eller specifika fartyg, och
 - .2 kontroll av inventarieförteckningarna över av farligt gods och farliga ämnen som förvaras inom hamnanläggningen och placeringen av sådant gods.

Leverans av fartygsförråd

- 16.38. Skyddsåtgärderna i samband med leverans av fartygets förråd bör
- .1 säkerställa kontroll av att fartygens förråd och förpackningar är obrutna,
 - .2 hindra fartygets förråd från att godkännas utan kontroll,
 - .3 förhindra manipulation,
 - .4 hindra att förrådsleveranser till fartyg godkänns om de inte är beställda,
 - .5 säkerställa visitation av leveransfordon, och
 - .6 säkerställa att leveransfordon eskorteras inom hamnanläggningen.
- 16.39. För fartyg som regelbundet använder hamnanläggningen kan det vara lämpligt att fastställa förfaranden som gäller fartyget, dess leverantörer och hamnanläggningen avseende anmälan och tidsplanering av leveranser och leveransdokumentation. Det bör alltid finnas något sätt att bevisa att gods som levereras har beställts av fartyget.

Skyddsnivå 1

- 16.40. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas vid kontroll av leverans av fartygsförråd, vilket kan vara
- .1 kontroll av förråden,
 - .2 förhandsanmälan om lastens sammansättning, uppgifter om föraren och fordonets registernummer, och
 - .3 visitation av leveransfordon.
- 16.41. Kontrollen av fartygsförråd kan genomföras med en eller flera av följande metoder:
- .1 Visuellt och fysisk kontroll
 - .2 Användning av genomlysningstrustning, mekaniska anordningar eller hundar

Skyddsnivå 2

- 16.42. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att förbättra kontrollen av leveranser till fartygets förråd. Detta kan vara
- .1 noggrann kontroll av fartygets förråd,
 - .2 noggrann visitation av leveransfordon,
 - .3 samordning med fartygets besättning för kontroll av beställningen mot fraktsedel, innan leveransen tillåts komma in i hamnanläggningen, och
 - .4 eskort av leveransfordonet inom hamnanläggningen.

16.43. Noggrann kontroll av fartygets förråd kan göras med hjälp av en eller flera av följande metoder:

- .1 Tätare och noggrannare visitationer av leveransfordon
- .2 Ökad användning av genomlysningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar
- .3 Begränsning av eller förbud mot införsel av varor som inte kommer att lämna hamnanläggningen inom en viss tid

Skyddsnivå 3

16.44. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Hamnanläggningens skyddsplan skall i detalj redogöra för de skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartyg i hamnanläggningen, vilket kan omfatta förberedelser för begränsning av eller stopp för leverans av fartygsförråd inom hela eller delar av hamnanläggningen.

Hantering av obeledsagat bagage

16.45. Hamnanläggningens skyddsplan skall fastställa vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att säkerställa att obeledsagat bagage (dvs. bagage, inbegripet personliga tillhörigheter, som inte bärs av passagerare eller besättningsmedlem vid inspektions- eller visitationsplatsen) identifieras, genomlyses och visiteras innan det tillåts föras in i hamnanläggningen och, beroende på förvaringsmöjligheterna, innan det överförs från hamnanläggningen till fartyget. Sådant bagage behöver inte genomlysas av både hamnanläggningen och fartyget och i fall där både hamnanläggning och fartyg har lämplig utrustning åligger det hamnanläggningen att sköta genomlysningen. Ett nära samarbete med fartyget är väsentligt och det bör vidtas åtgärder för att säkerställa att obeledsagat bagage hanteras på ett säkert sätt efter genomlysning.

Skyddsnivå 1

16.46. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för hantering av obeledsagat bagage, för att säkerställa att sådant bagage genomlyses eller visiteras till 100 %, vilket kan innebära användning av röntgenomlysning.

Skyddsnivå 2

16.47. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skal vidtas för hantering av obeledsagat bagage, vilket bör innebära röntgenomlysning av allt obeledsagat bagage, till 100 %.

Skyddsnivå 3

16.48. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen följa alla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Hamnanläggningens skyddsplan skall i detalj redogöra för de skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och fartygen i hamnanläggningen. Detta kan vara

- .1 noggrannare visitation av sådant bagage, t.ex. med röntgen från minst två olika vinklar,
- .2 förberedelser för begränsad eller avbruten hantering av obeledsagat bagage, och
- .3 vägran att låta obeledsagat bagage föras in i hamnanläggningen.

Övervakning av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen

- 16.49. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation skall ha möjlighet att alltid övervaka hamnanläggningen och närliggande tillfarter på land och till sjöss, även nattetid och perioder med begränsad sikt, områdena med begränsat tillträde inne i hamnanläggningen, fartygen i hamnanläggningen och områdena kring fartyget. Sådan övervakning kan innebära användning av:
- .1 belysning,
 - .2 säkerhetsvakter, inbegripet fot-, fordons- och båtpatruller, och
 - .3 automatiskt intrångslarm och övervakningsutrustning.
- 16.50. Vid användning av automatiskt intrångslarm skall detta aktivera ett ljudlarm och/eller visuellt larm på en plats som alltid är bemannad eller bevakad.
- 16.51. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan fastställas vilka förfaranden och vilken utrustning som behövs på respektive skyddsnivå samt på vilket sätt man skall säkerställa att övervakningsutrustning kan användas kontinuerligt, inbegripet beaktande av möjliga effekter av väder eller strömavbrott.

Skyddsnivå 1

- 16.52. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 1, fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas, vilket kan vara en kombination av belysning, säkerhetsvakter och användning av sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning, för att göra det möjligt för hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal att
- .1 ha uppsikt över hamnanläggningsområdet, bl.a. tillfarterna från land- och sjösidan,
 - .2 övervaka tillträdespunkter, avspärningar och områden med begränsat tillträde, och
 - .3 göra det möjligt för hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal att övervaka områden och rörelser kring fartyg i hamnanläggningen, inbegripet förstärkt belysning tillhandahållen av fartyget.

Skyddsnivå 2

- 16.53. Hamnanläggningens skyddsplan skall för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att öka övervakningsmöjligheterna. Detta kan vara:

- .1 ökad täckning och intensitet hos belysning och övervakningsutrustning, inbegripet tillhandahållande av extra belysning och övervakningstäckning,
- .2 tätare fot-, fordons- och båtpatrullering, och
- .3 tilldelning av extra sjöfartsskyddspersonal för övervakning och patrullering.

Skyddsnivå 3

16.54. På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartyg i hamnanläggningen. Detta kan vara att

- .1 tända all belysning i, eller upplysning av, området kring hamnanläggningen,
- .2 starta all övervakningsutrustning som kan registrera verksamhet i eller i närheten av hamnanläggningen, och
- .3 att maximera den tid sådan övervakningsutrustning kan spela in.

Olika skyddsnivåer

16.55. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden och skyddsåtgärder hamnanläggningen kan vidta om hamnanläggningen har lägre skyddsnivå än ett fartyg.

Verksamhet som inte omfattas av koden

16.56. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden och skyddsåtgärder hamnanläggningen skall vidta vid samverkan med

- .1 ett fartyg som kommer från en hamn i en stat som inte är en fördragsslutande stat,
- .2 ett fartyg som inte omfattas av denna kod, och
- .3 fasta eller flytande plattformar eller flyttbara oljeborrplattformar till sjöss på plats.

Sjöfartsskyddsdeklarerationer

16.57. Det skall i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden som skall följas när hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige, efter instruktioner från den fördragsslutande staten, begär en sjöfartsskyddsdeklARATION eller när en sjöfartsskyddsdeklARATION begärs av ett fartyg.

Kontroller, översyn och ändringar

16.58. Hamnanläggningens skyddsplan skall fastställa hur dess sjöfartsskyddsansvarige skall kontrollera skyddsplanens kontinuerliga effektivitet samt förfarandena för granskning, uppdatering och ändring av skyddsplanen.

- 16.59. Hamnanläggningens skyddsplan skall ses över efter beslut från hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige. Den skall dessutom ses över
- .1 om sjöfartsskyddsbedömningen för hamnanläggningen ändras,
 - .2 om en oberoende översyn av skyddsplanen eller den fördragsslutande statens kontroll av hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation leder till upptäckt av brister i sjöfartsskyddsorganisationen eller frågor rörande tillämpligheten av väsentliga delar i den godkända skyddsplanen,
 - .3 efter säkerhetstillbud eller säkerhetshot som berör hamnanläggningen, och
 - .4 efter förändringar vad gäller ägandeförhållanden när det gäller eller driftkontrollen över hamnanläggningen.
- 16.60. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige kan rekommendera lämpliga ändringar i den godkända planen, efter en översyn av planen. Ändringar i planen rörande
- .1 föreslagna ändringar som skulle kunna leda till en grundläggande ändring av den antagna policyn för upprätthållandet av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen, och
 - .2 borttagande, ändring eller utbyte av permanenta avspärningar, utrustning och system för sjöfartsskydd och övervakning osv., som tidigare ansetts vara väsentliga för upprätthållandet av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen,

skall tillställas den fördragsslutande stat som godkänt den ursprungliga skyddsplanen för beaktande och godkännande. Ett sådant godkännande kan ges av eller för den fördragsslutande statens räkning med eller utan ändring av förslaget. Efter godkännande av hamnanläggningens skyddsplan skall den fördragsslutande staten ange vilka förfarandemässiga eller fysiska ändringar som skall lämnas in för godkännande.

Godkännande av hamnanläggningens skyddsplan

- 16.61. Hamnanläggningens skyddsplan skall godkännas av berörd fördragsslutande stat, som också bör fastställa lämpliga förfaranden för
- .1 inlämnande av hamnanläggningens skyddsplan till staten,
 - .2 bedömning av hamnanläggningens skyddsplan,
 - .3 godkännande av hamnanläggningens skyddsplan med eller utan ändringar,
 - .4 bedömning av ändringar inlämnade för godkännande, och
 - .5 förfaranden för inspektion eller kontroller av den kontinuerliga tillämpligheten i en godkänd skyddsplan.

Under alla stadier skall åtgärder vidtas för att säkerställa att innehållet i hamnanläggningens skyddsplan förblir sekretessbelagt.

Utlåtande om överensstämmelse för en hamnanläggning

- 16.62. Den fördragsslutande stat inom vars territorium en hamnanläggning ligger, kan utfärda ett utlåtande om överensstämmelse till en hamnanläggning. Detta utlåtande skall innehålla information om
- .1 hamnanläggningen,
 - .2 att hamnanläggningen uppfyller bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i denna kod,
 - .3 överensstämmelseutlåtandets giltighetstid, som skall fastställas av den fördragsslutande staten, men inte får vara längre än fem år, och
 - .4 planering för efterföljande kontroller, som skall fastställas av den fördragsslutande staten, och en bekräftelse på när dessa har utförts.
- 16.63. 16.63 Ett utlåtande om överensstämmelse för en hamnanläggning skall ha den form som visas i tillägget till denna del av koden. Om språket inte är spanska, franska eller engelska kan den fördragsslutande staten, om den så anser lämpligt, även bifoga en översättning till något av dessa språk.
17. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige

Allmänt

- 17.1. I de undantagsfall då fartygets sjöfartsskyddsansvarige har frågor rörande giltigheten av identifikationshandlingar tillhörande personer som avser att gå ombord på fartyget för officiella uppdrag skall hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige assistera.
- 17.2. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige är inte ansvarig för rutinkontroll av identiteten hos personer som avser att gå ombord på fartyget.

Tillämplig handledning finns dessutom att tillgå i avsnitten 15, 16 och 18.

18. Utbildning och övningar med avseende på en hamnanläggningens sjöfartsskydd

Utbildning

- 18.1. Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall ha kunskap och få utbildning i ett eller flera av följande tillämpliga ämnen:
- .1 Sjöfartsskyddsförvaltning
 - .2 Tillämpliga internationella konventioner, koder och rekommendationer
 - .3 Tillämplig statliga lagar och förordningar
 - .4 Andra sjöfartsskyddsorganisationers ansvarsområden och funktioner
 - .5 Metoder för sjöfartsskyddsbedömning av hamnanläggningen

- .6 Metoder för sjöfartsskyddsbesiktning och skyddsinspektioner av fartyg och hamnanläggningar
 - .7 Verksamhet och förhållanden på fartyg och i hamn
 - .8 Sjöfartsskyddsåtgärder på fartyg och i hamnanläggning
 - .9 Beredskap och insatser i nödsituationer samt katastrofplanering
 - .10 Instruktionsmetoder för sjöfartsskyddsutbildning och -övningar, inbegripet sjöfartsskyddsåtgärder och -förfaranden
 - .11 Hantering av känslig, skyddsrelaterad information och skyddsrelaterade meddelanden
 - .12 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder
 - .13 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
 - .14 Igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .15 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
 - .16 Sjöfartsskyddsutrustning och -system samt deras begränsningar vid drift
 - .17 Metoder för revision, inspektion, kontroll och övervakning
 - .18 Metoder för kroppsvisitation och icke-störande inspektioner
 - .19 Sjöfartsskyddsövningar, inbegripet övningar med fartyg
 - .20 Utvärdering av sjöfartsskyddsövningar
- 18.2. Hamnanläggningspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall ha kunskap och få utbildning i ett eller flera av följande ämnen, beroende på vad som är lämpligt:
- .1 Kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder
 - .2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar
 - .3 Igenkännande av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
 - .4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder
 - .5 Metoder för hantering av och kontroll av folkmassor
 - .6 Skyddsrelaterade meddelanden
 - .7 Användning av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem
 - .8 Provning, kalibrering och underhåll av sjöfartsskyddsutrustning och sjöfartsskyddssystem

- .9 Teknik för inspektion, kontroll och övervakning
 - .10 Metoder för visitation av personer, personliga tillhörigheter, bagage, last och fartygets förråd
- 18.3. All övrig hamnanläggningspersonal skall ha kunskap om och vara väl förtrogen med relevanta bestämmelser i hamnanläggningens skyddsplan, inom ett eller flera av följande ämnen, beroende på vad som är tillämpligt:
- .1 Innebörden och följderna av de olika skyddsnivåerna.
 - .2 Igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar.
 - .3 Igenkännande av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten.
 - .4 Teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder.

Övningar

- 18.4. Syftet med övningar är att säkerställa att hamnanläggningens personal är kunnig inom allt skyddsarbete på alla skyddsnivåer och när det gäller att identifiera alla skyddsrelaterade brister som behöver åtgärdas.
- 18.5. I syfte att säkerställa ett effektivt införande av bestämmelserna i hamnanläggningens skyddsplan skall övningar hållas minst var tredje månad, om inte särskilda omständigheter förutsätter annat. Vid dessa övningar skall samtidigt enskilda element i planen prövas, t.ex. de säkerhetshot som är upptagna i punkt 15.11.
- 18.6. Olika typer av övningar kan innebära att hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige deltar, i samarbete med berörda myndigheter i den fördragsslutande staten och rederiernas eller fartygens sjöfartsskyddsansvariga om så är tillämpligt, och dessa övningar skall hållas minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månader mellan två övningar. Begäran om gemensamt deltagande av rederiers och fartygs sjöfartsskyddsansvariga skall göras med hänsyn till sjöfartsskyddet och arbetet ombord. Vid sådana övningar skall kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder prövas. Dessa övningar kan vara
- .1 fullskaliga eller ”live”,
 - .2 simuleringar eller seminarier eller
 - .3 kombinerade med andra övningar, t.ex. katastrofövningar eller andra övningar som anordnas av myndigheten i hamnstaten.
19. Kontroll och certifiering av fartyg
- Inga ytterligare riktlinjer.

TILLÄGG TILL DEL B

TILLÄGG 1

Formulär för sjöfartsskyddsdeklaration mellan ett fartyg och en hamnanläggning⁴⁹

SJÖFARTSSKYDDSDEKLARATION

Fartygets namn:

--

Fartygets hemort:

--

IMO-nummer:

--

Hamnanläggningens namn:

--

Denna sjöfartsskyddsdeklaration gäller från och med till och med, för följande verksamheter:.....

(ange verksamheterna med tillämpliga uppgifter)

för följande skyddsnivåer:

Skyddsnivå(er) för fartyget:

--

Skyddsnivå(er) för hamnanläggningen:

--

Hamnanläggningen och fartyget accepterar följande skyddsåtgärder och skyddsansvar i syfte att uppfylla kraven i del A i Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

⁴⁹ Detta formulär till sjöfartsskyddsdeklaration är avsett för att ifyllas mellan ett fartyg och en hamnanläggning. Ifall sjöfartsskyddsdeklarationen skall gälla för två fartyg bör detta modellformulär ändras på lämpligt sätt.

	Införande av förkortningarna SSO eller PFSO (fartygets respektive hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige) under dessa kolumner indikerar att verksamheten skall utföras i enlighet med tillämplig och godkänd plan, av	
Verksamhet	hamnanläggningen:	fartyget:
Säkerställande av att allt skyddsarbete utförs		
Övervakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behörig personal får tillträde		
Kontroll av tillträdet till hamnanläggningen		
Kontroll av tillträdet till fartyget		
Övervakning av hamnanläggningen, inbegripet förtöjningsplatser och områden kring fartyget		
Övervakning av fartyget, inbegripet förtöjningsplatser och områden kring fartyget		
Lasthantering		
Leverans av fartygsförråd		
Hantering av obeleddat bagage		
Kontroll av ombordstigande personer och deras tillhörigheter		
Säkerställande av att sjöfartsskyddskommunikation är upprättad mellan fartyget och hamnanläggningen		

De representanter som undertecknar detta avtal intygar att skyddsåtgärder och skyddsarrangemang för både hamnanläggningen och fartyget under angivna verksamheter uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i koden och skall införas i enlighet med bestämmelser som angivits i deras respektive godkända plan eller de särskilda åtgärder som överenskommes och beskrivs i bilagan.

Ort:Datum:.....

Undertecknat för	
Hamnanläggningen:	fartyget:

*(Underskrift av hamnanläggningens
sjöfartsskyddsansvarige)*

*(Underskrift av fartygets befälhavare eller
sjöfartsskyddsansvarige)*

Undertecknande persons namn och titel	
Namn:	Namn:
Titel:	Titel:
Kontaktuppgifter <i>(fyll i tillämpliga delar)</i> <i>(ange vilka telefonnummer, radiokanaler eller radiofrekvenser som skall användas)</i>	
för hamnanläggningen:	för fartyget:

Hamnanläggning:

Befälhavare:

Hamnanläggningens
sjöfartsskyddsansvarige:

Fartygets sjöfartsskyddsansvarige:

Rederi:

Rederiets sjöfartsskyddsansvarige:

TILLÄGG 2

Formulär för hamnanläggningens överensstämmelsedeklaration

ÖVERENSSTÄMMELSEDEKLARATION FÖR HAMNANLÄGGNING

(Officiell stämpel)

(Stat)

Deklarationsnummer

**Utfärdad enligt bestämmelserna i del B i
INTERNATIONELLA KODEN FÖR SKYDD OMBORD PÅ FARTYG OCH I
HAMNANLÄGGNINGAR (ISPS-KODEN)**

Regeringen i _____

(statens namn)

Hamnanläggningens namn :

Hamnanläggningens adress :

Härmed intygas att denna hamnanläggning följer bestämmelserna i kapitel XI-2 och del A i Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) och att detta kontrollerats, samt att denna hamnanläggning arbetar i enlighet med en godkänd skyddsplan för hamnanläggningen. Denna plan har godkänts för följande *<ange typ av verksamhet, typ av fartyg eller verksamhet eller annan relevant information>*: (ta bort ej tillämpligt):

Passagerarfartyg

Höghastighetspassagerarfartyg

Höghastighetslastfartyg

Bulkfartyg

Oljetankfartyg

Kemikalietankfartyg

Gastankfartyg

Flyttbara oljeborrplattformar till sjöss

Annat lastfartyg än sådant som angivits här ovan

Denna överensstämmelsedeklaration är giltig till och med,
med förbehåll för kontroller (enligt omstående sida)

Utfärdad i.....

(ange utfärdandeort)

Utfärdandedatum.....

(Namnteckning på den vederbörligen bemyndigade tjänsteman som utfärdar dokumentet)

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR KONTROLLER

Regeringen i *<ange statens namn>* har fastställt att giltigheten för denna överensstämmelsedeklaration gäller med förbehåll för *<ange tillämplig information om kontrollerna, t.ex. obligatorisk årlig eller oplanerad>*.

Härmed intygas att hamnanläggningen, vid kontroll utförd i enlighet med punkt B/16.62.4 i ISPS-koden, visat sig uppfylla tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden.

FÖRSTA KONTROLL

Namnteckning
(*Bemyndigad tjänstemans namnteckning*)

Ort:

Datum:

ANDRA KONTROLL

Namnteckning
(*Bemyndigad tjänstemans namnteckning*)

Ort:

Datum.....

TREDJE KONTROLL

Namnteckning
(*Bemyndigad tjänstemans namnteckning*)

Ort:

Datum.....

FJÄRDE KONTROLL

Namnteckning
(*Bemyndigad tjänstemans namnteckning*)

Ort:

Datum.....

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Politikområde(n): Land-, luft- och sjötransport

Verksamhet(er): Genomförande av sjöfartsskyddsbestämmelser och kontroll av detsamma

ÅTGÄRDENS BETECKNING: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM FÖRBÄTTRAT SJÖFARTSSKYDD PÅ FARTYG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR

1. BERÖRDA BUDGETPOSTER (nummer och beteckning)
06 01 04 02 Transportsäkerhet – utgifter för administrativ verksamhet
2. ALLMÄNNA UPPGIFTER
 - 2.1 Sammanlagda anslag för åtgärden (avsnitt B): Se punkt 6.1
 - 2.2 Tillämpningsperiod:
Tillsvidare med start år 2004.
 - 2.3 Flerårig total utgiftsberäkning:
 - a) Förfalloplan för åtagandebemyndiganden/betalningsbemyndiganden (finansiellt stöd) (se punkt 6.1.1)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2004	2005	2006	2007	2008	2009 och följande	Totalt
Åtagande- bemyndiganden (ÅB)							
Betalnings- bemyndiganden (BB)							

- b) Tekniskt och administrativt stöd och stödutgifter (se punkt 6.1.2)

ÅB	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525
BB	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

Delsumma a+b							
ÅB	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525
BB	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

- c) Total budgetkonsekvens i form av personalutgifter och övriga administrativa utgifter (se punkterna 7.2 och 7.3)

ÅB/BB	1,589	1,589	1,589	1,589	1,589	1,589	9,534
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTALT a+b+c							
ÅB	1,639	1,789	1,639	1,614	1,764	1,614	10,059
BB	1,639	1,789	1,639	1,614	1,764	1,614	10,059

2.4 Förenlighet med den ekonomiska planeringen och budgetplanen

Ny åtgärd

Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering

Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen, i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet

2.5 Påverkan på inkomsterna

Inkomsterna påverkas inte (gäller tekniska aspekter på genomförandet av en åtgärd)

3. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER

Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budget-planen
Icke-obligatoriska utgifter	Icke-differenterade anslag	NEJ	NEJ	NEJ	Nr 3

4. RÄTTSLIG GRUND

Artikel 80.2 i EG-fördraget.

5. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH SKÄL FÖR ÅTGÄRDEN

5.1 Behovet av gemenskapsåtgärder

5.1.1 Mål för åtgärden

Europeiska unionen måste ta fram de åtgärder som krävs för att bemöta terrorhotet. Trots detta, och trots flera larmsignaler, har man inom sjöfartssektorn inte förrän helt nyligen intresserat sig för sjöfartsskyddsfrågan. Efter mindre än ett år, den 12 december 2002, antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) vid en av sina diplomatkonferenser två internationella instrument

som lägger den första grunden för ett globalt sjöfartsskyddssystem: en ändring av SOLAS-konventionen (Safety Of Life At Sea), och en internationell kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS – International Ship and Port facility Security).

Dessa instrument skall tillämpas från den 1 juli 2004 och det krävs ett enhetligt genomförande i gemenskapen

Räckvidden är dessutom begränsad på grund av IMO:s behörighet, men det krävs likväl ett globalt system för att garantera en effektiv skyddsnivå för sjöfarten. De instrument som har antagits av IMO gäller i själva verket bara internationell sjöfart och är begränsade till samverken mellan fartyg och hamn. Dessutom innehåller de å ena sidan tvingande bestämmelser som dock i vissa fall måste tolkas och anpassas, och å andra sidan rekommendationer.

Det har därför visat sig nödvändigt att föreslå en EG-förordning för att

- ge medlemsstaterna bästa möjliga förutsättningar att genomföra de nya sjöfartsskyddsinstrument som antogs av IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002 genom att tillhandahålla en grund för tolkning och enhetligt genomförande,
- inom gemenskapen säkerställa och kontrollera att den viktigaste målsättningen för de internationella instrumenten uppnås, dvs. ett ökat skydd för fartyg och hamnanläggningar, och
- i hela EU garantera rättvisa villkor för tillträde till och kontroll av marknader och verksamhet inom sjöfartssektorn.

5.1.2 Förhandsutvärdering

Mellan februari och december 2002 deltog medlemsstaterna och kommissionen i tre tekniska seminarier och en diplomatkonferens inom IMO som organiserats för att behandla det internationella sjöfartsskyddet med tanke på frågans akuta karaktär. Gemenskapen som helhet anser att det förvisso rör sig om en ny fråga och att den måste prioriteras på grund av

- att sjötransporterna står för den största andelen av världshandeln volymmässigt sett, och även vad gäller strategisk försörjning,
- att detta transportsätt löper särskilda risker på grund av dålig förberedelse, å ena sidan, och på grund av verksamhetens globala karaktär, å andra sidan, och
- konstanta och aktuella geopolitiska faktorer.

5.1.3 Åtgärder som vidtagits till följd av slututvärderingen

5.2 Planerad verksamhet och villkor för finansiering via budgeten

Enligt förordningen måste medlemsstaterna upprätta en nationell plan och en plan för tidigare genomförande, av åtgärderna för ökat sjöfartsskydd. Införandet och tillämpningen av alla nationella bestämmelser måste kontrolleras av en central nationell myndighet.

För att vara trovärdiga på unionsnivå, särskilt i utvidgningsperspektivet, måste de övergripande bestämmelserna vara enhetliga. Kommissionen har därför som uppgift att genomföra inspektioner för att verifiera åtgärderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som har antagits inom ramen för denna förordning.

Dessutom skall kommissionen centralisera, analysera och behandla en stor mängd tekniska och verksamhetsrelaterade upplysningar på skyddsområdet som medlemsstaterna lämnar in.

Kommissionen måste också göra förhandskontroller av att förslag till bi- eller multilaterala avtal, som medlemsstaterna avser ingå gällande närsjöfart inom gemenskapen, överensstämmer med bestämmelserna.

5.3 Genomförandebestämmelser

Direkt förvaltning av kommissionen med personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna eller extern personal, och med stöd av den europeiska byrån för sjöfartssäkerhet.

Enligt artikel 10.7 i förslaget till förordning skall den europeiska byrån för sjöfartssäkerhet bistå kommissionen i dess inspektionsarbete samt med bevarande och uppföljning av uppgifter som tillhandahållits av medlemsstaterna.

För att de nya sjöfartsskyddsbestämmelserna skall vara framgångsrika krävs det stöd från den europeiska sjöfartssäkerhetsbyrån som besitter expertkunskap och är väl förtrogen med sjöfartsvärlden. Arbetsuppgifterna kräver tillgång till mycket specialiserade experter som per definition varken kan eller bör vara kommissionsanställda⁵⁰.

6. BUDGETKONSEKVENSER

6.1 Totala budgetkonsekvenser för avsnitt B (för hela programperioden)

Den totala kostnaden för åtgärden har beräknats genom att de enskilda kostnaderna har lagts ihop för varje år med början år 2004, då den föreslagna förordningen träder i kraft.

Dessa enskilda kostnader utgörs av ett engångsbelopp på 25 000 euro för organisering av endagsmöten med experter från den berörda sektorn för att hjälpa kommissionen med anpassningar av förordningen enligt artikel 11 i förslaget till förordning.

Under de tre första åren kommer det att behövas två expertmöten per år. Därefter räcker det med ett möte per år.

Kommissionen har också för avsikt att göra en bedömning av de antagna åtgärdernas konsekvenser och effekter. En sådan bedömning skall göras under år n+2 och därefter vart tredje år. Denna regelbundna bedömning krävs för att kommissionen inom ramen för kommittéförfarandet skall kunna föreslå eventuella nödvändiga ändringar av det föreslagna systemet. Engångsbeloppet för varje bedömning uppskattas till 150 000 euro.

⁵⁰ Om personalsituationen vid den europeiska byrån för sjöfartssäkerhet skulle visa sig otillräcklig måste man emellertid i motsvarande mån öka antalet tjänstemän inom kommissionens kontor för sjöfartsinspektion för att kunna utföra alla de uppgifter som förslaget till förordning ger upphov till.

6.1.2 Tekniskt och administrativt stöd, stödutgifter och IT-utgifter
(åtagandebemyndiganden)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 och följande budgetår	Totalt
a) Bedömningar		0,150			0,150		0,300
b) Expertmöten	0,050	0,050	0,050	0,025	0,025	0,025	0,225
TOTALT	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

Redogör vid behov för beräkningsmetoderna.

7. EFFEKTER PÅ PERSONALRESURSER OCH ADMINISTRATIVA UTGIFTER

7.1 Personalbehov för åtgärden

Typ av tjänst		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser)		Totalt	Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig
		Antal fasta tjänster	Antal tillfälliga tjänster ⁵¹		
Fast anställda eller Tillfälligt anställda	A	0,5	8	13,5	Förste handläggare (existerande) Handläggare Sjöfartsskyddsinspektörer Assistent till handläggaren Sekreterare vid inspektionskontoret
	B	1			
	C	1	2		
Totalt		3,5	10		

7.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personalbehov

Typ av personalresurser	Belopp i euro	Beräkningsmetod
Fast anställda Tillfälligt anställda	378 000 € 1 080 000 €	Genomsnittliga kostnader för kommissionens tjänstemän, inklusive allmänna avgifter (108 000 euro/år/tjänsteman)
Totalt	1 458 000 €	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

⁵¹ Siffrorna grundar sig på antagandet att den europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att ha tillräckligt med personal för att utföra de uppgifter som åligger den enligt artikel 10.7 i förslaget till förordning.

7.3 Övriga administrativa utgifter till följd av åtgärden

Budgetrubrik (nummer och beteckning)	Belopp i euro	Beräkningsmetod
Totalt (avdelning A7) A0701 – Tjänsteresor (ABB-06 01)	112 500 €	Tre inspektionsresor på omkring fem dagar i varje medlemsstat (3 x 25 medlemsstater x 1 500 euro)
A07031 – Obligatoriska kommittéer (ABB-06 01) ¹	18 750 €	Ett möte med COSS-kommittén för utbildning inom sjöfartsskyddsområdet. Ersättning av de nationella experternas resekostnader uppskattad till i genomsnitt 25 x 750 euro/expert.
Totalt	131 250 €	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

¹ Ange vilken typ av kommitté samt vilken av kategorierna den tillhör.

I.	Totalbelopp/år (tabell 7.2 + 7.3)	1 589 250€
II.	Varaktighet	Ingen tidsbe-gränsning.
III.	Totalkostnad för åtgärden (I x II)	Ingen tidsbe-gränsning.

Behoven av mänskliga och administrativa resurser skall täckas av de anslag som beviljas det generaldirektorat som förvaltar åtgärden inom ramen för det årliga tilldelningsförfarandet.

8. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

8.1 Metod för uppföljning

Ett system för uppföljning kommer att antas. Uppföljningen kommer att ske främst genom inspektioner i medlemsstaterna och med hjälp av regelbundna konsekvensanalyser.

8.2 De planerade utvärderingarnas form och frekvens

Kommissionen har för avsikt att göra en bedömning av de antagna åtgärderens konsekvenser och effekter. En sådan bedömning skall göras under år n+2 och därefter vart tredje år.

Sex månader efter det förordningen börjat tillämpas skall kommissionen, i samarbete med de nationella myndigheterna, börja genomföra inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som antagits inom ramen för denna förordning. Dessa inspektioner skall ta hänsyn till den information som tillhandahållits av de nationella myndigheterna, i synnerhet kontrollrapporterna.

9. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Kommissionens sjöfartsskyddsinspektörers verksamhet kommer att omfattas av de vanliga förfarandena för internrevision inom kommissionen.

KONSEKVENSPANALYS FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

BETECKNING PÅ FÖRSLAGET

Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat skydd för fartyg och hamnanläggningar.

DOKUMENTETS REFERENSNUMMER

KOM(2003) 229 slutlig 2003/0089 (COD)

FÖRSLAGET

1. Varför behövs det, med tanke på subsidiaritetsprincipen, gemenskapslagstiftning på detta område, och vilka är huvudmålen?

De händelser som inträffat på senare tid och spridningen av terrorhotet har främjat insikten om nödvändigheten att förbättra sjöfartsskyddet. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antog i december 2002 en rad bestämmelser som är tillämpliga på internationell fart. Å ena sidan bör man säkerställa en homogen tillämpning inom gemenskapen. Å andra sidan bör man tillämpa vissa skyddsåtgärder på medlemsstaternas nationella fart, i syfte att uppnå en hög nivå i fråga om sjöfartsskyddet globalt sett.

KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

– Vilka sektorer?

Handelsfartyg, rederier och hamnanläggningar.

– Hur stora är de företag som påverkas (vilken är de små och medelstora företagens andel)?

Företag av alla storlekar inom sektorn.

– Är dessa företag belägna i vissa geografiska områden inom gemenskapen?

Nej. Alla medlemsstater är berörda i egenskap av flaggstater, och tretton av dessa i egenskap av hamnstater.

3. Vad måste företagen göra för att följa förslaget?

Inrätta skyddsförfaranden och införskaffa nödvändig utrustning. Sörja för att personalen får utbildning som motsvarar kraven på sjöfartsskydd. Det är troligt att det kommer att krävas ytterligare personal (åtminstone sjöfartsskyddsansvariga på fartyg, på rederier och vid hamnanläggningar samt administrativ personal).

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få

– för sysselsättningen?

Det är troligt att det kommer att skapas arbetstillfällen för fullgörandet av skyddsuppgifter på fartyg och vid hamnanläggningar, samt i företag som är specialiserade inom säkerhetsområdet.

– för investeringar och bildande av företag?

Rederierna och hamnanläggningarna kommer att behöva införskaffa skyddsmateriel. Dessutom kommer företag som är specialiserade inom säkerhetsområdet att kunna expandera.

– för företagens konkurrenskraft?

Ingen, eftersom alla företag kommer att omfattas av samma krav.

5. Innehåller förslaget åtgärder där hänsyn tas till de små och medelstora företagens särskilda situation (lägre eller annorlunda krav etc.)?

Inte direkt, men eftersom kraven i fråga om skyddsåtgärder är beroende av vilken typ av verksamhet det handlar om, är det troligt att konsekvenserna blir mindre betungande för små fartyg, deras rederier och de hamnanläggningar som betjänar dem.

SAMRÅD

6. Förteckning över organisationer som rådfrågats och redogörelse för deras viktigaste synpunkter.

Det bör noteras att

- samtliga representativa internationella organisationer inom denna sektor har deltagit, i egenskap av observatörer, i IMO:s arbete inom området sjöfartsskydd.

- kommissionen har inlett en konsekvensundersökning med avseende på dessa åtgärder. Den konsult som valts för detta ändamål har knutit European Sea Ports Organisation (ESPO), Federation of European Private Ports Operators (FEPOR) och European Community Shipowner's Association (ECSA) till detta arbete.

Industriföreträdare är överens om att det är angeläget att förbättra det internationella sjöfartsskyddet. De kan dock komma att ha vissa reservationer när det gäller att gå längre än vad som gjorts obligatoriskt av IMO.