

Høringsliste - Se vedlagt

Høring om forslag til endringer i sikkerhetsforskriften

Høringsfrist 22.01.2016

Sjøfartsdirektoratet sender med dette utkast til endring av forskrift av 22.juni 2004, om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (heretter: sikkerhetsforskriften) på høring.

Bakgrunn

Sjøfartsdirektoratet foreslår med dette å innføre krav om stikkprøvekontroll av passasjerer, kjøretøy og last i innenlands passasjertransport. Disse og andre tiltak vil være basert på en sårbarhetsvurdering som rederiet selv skal utføre. Direktoratet mener dette vil være hensiktsmessige tiltak for å redusere risiko for sikkerhetstrusler.

Reglene er foreslått å gjelde passasjerfartøy som går i innenriks fart i Norge og som tilbyr overnatting. Derfor vil dette ikke gjelde ordinær ferjetrafikk eller passasjerdrift uten overnatting.

I forordning 725/2004 artikkel 3.3 første ledd følger det at medlemsstatene, etter en obligatorisk risiko- og sårbarhetsvurdering, skal beslutte i hvilket omfang man skal anvende bestemmelsene. Dette betyr at en medlemsstat ikke nødvendigvis må implementere hele forordningen for nasjonal fart, men kan nøye seg med de bestemmelsene som er tilstrekkelige for å ivareta sikkerheten på en tilfredsstillende måte.

I sårbarhetsvurderingen av innenriks sjøtransport gjennomført i henhold til denne forordningen har det blitt meldt inn et behov for endringer i sikkerhetsforskriften. I vurderingen er det lagt vekt på at enkelte skip i innenlands fart oppfyller kriterier vurdert som attraktive for en terrorhandling. Det er denne vurderingen som har initiert forslaget om sikringstiltak for skip som ikke faller inn under The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS koden). Direktoratet har vurdert det slik at det ikke er et behov for å implementere ISPS regelverket fullt ut for innenriksflåten.

Verken skip eller anløpshavner vil ved en slik løsning være omfattet av ISPS-koden. De økonomiske konsekvensene vil således bli betydelig mindre enn ved en full implementering, samtidig som sikkerheten kan bli ivaretatt på en tilfredsstillende måte.

Hjemmel

Endringen i sikkerhetsforskriften gjøres med hjemmel i skipssikkerhetsloven § 39, tredje ledd, bokstav a.



Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene til sikkerhets- og terrorberedskapen på skip, herunder hvilke skip som skal være omfattet av reglene.

Harmonisert med internasjonalt regelverk

Sjøfartsdirektoratet har valgt å ta utgangspunkt i MSC.1/Circ.1283, Appendix B, Guidelines for non-SOLAS passenger vessels. Dette er retningslinjer som er ment å gi veiledning til skip som ikke omfattes av ISPS regelverket. I arbeidet med å utforme reglene har vi valgt bort de deler av veiledningen som ikke er relevante sikringstiltak. Dette er vurderinger som er gjort sammen med representanter fra næringen.

Basis for tiltakene er en sårbarhetsvurdering som rederiet skal utføre. Dette er ment å korrespondere med den sårbarhetsvurderingen som gjøres i ordinært ISPS arbeid. Sårbarhetsvurderingen skal oppdateres hvert femte år eller når driften av fartøyet endres slik at det er nødvendig med en oppdatering. Utover dette er det foreslått fleksible løsninger hvor rederiet, basert på sårbarhetsvurderingen og en vurdering av forholdene eller, kan sette i verk eller intensivere kontroll og tiltak for å motvirke en eventuell økt trussel.

Den grunnleggende metodikken for tiltakene er at rederiet og mannskap selv er nærmest til å analysere risikoen og oppdage forhold som krever ytterligere undersøkelser. De kjenner mannskap, rutiner og utstyr og vil derfor kunne justere både vurderingene og tiltakene basert på dette.

Forslaget innebærer ikke at havnene må gjøre tiltak.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget innebærer at rederiet skal vurdere risikoen og gjøre tiltak. Disse tiltakene omfatter stikkprøvekontroll av passasjerer, kjøretøy og gods, men antas ikke å kreve store ekstrautgifter for det offentlige eller berørte operatører. Heller ikke nye sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for skip, eller adgangskontroll til bro, maskinrom o.l. forventes å medføre vesentlige kostnader eller kreve ytterligere ressurser i form av installasjoner på land eller ekstra personell.

Det vil være en ekstra belastning for rederiet å måtte gjennomføre en adgangskontroll til fartøyet. Dette krever noe ekstra av personellet og vil kunne oppleves som noe belastende for passasjerene. I vår dialog med næringen har vi fått tilbakemelding at dette vil være marginale forskjeller fra dagens drift, og at det derfor er svært vanskelig å beregne noe kostnad for dette.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

American Bureau of Shipping	nmd@eagle.org
Assuranceforeningen Gard	companymail@gard.no
Assuranceforeningen Skuld	osl@skuld.com
Bureau Veritas	bjorn.sissener@no.bureauveritas.com
CEFOR	cefor@cefor.no
ClassNK	ol@classnk.or.jp
Datatilsynet	postkasse@datatilsynet.no
De sjøkyndiges forbund	moritz.askildt@online.no
Den Norske Advokatforening	post@advokatforeningen.no
Det Norske Maskinistforbund	post@dnmf.no
Det Norske Veritas nasjonale bestemmelser	flag.state.group@dnvgl.com
Direktoratet for arbeidstilsynet	internett@arbeidstilsynet.no
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	postmottak@dsb.no
Fiskeri- og havbruksnæringas Landsforening	firmapost@fhl.no
Forbrukerombudet	post@forbrukerombudet.no
Forbrukerrådet	post@forbrukerradet.no
Forsvarsdepartementet	postmottak@fd.dep.no
Forsvarsstaben / sjøforsvaret	forsvaret@mil.no
Fraktesfartøyenes Rederiforening/Fraktesfartøyenes Arbeidsgiverforening	firmapost@fraktesfartoyene.no
Gard Services AS	companymail@gard.no

Hovedredningsentralen Nord-Norge	mailto@jrcc-bodoe.no
Hovedredningsentralen Sør-Norge	post@jrcc-stavanger.no
Hurtigbåtenes Rederiforening	post@hrf.no
Høgskolen i Buskerud og Vestfold	postmottak@hbv.no
Høgskolen i Ålesund	postmottak@hials.no
Høgskolen Stord/Haugesund	postmottak@hsh.no
Industri energi	post@industrienergi.no
Justisdepartementet	postmottak@jd.dep.no
Kunnskapsdepartementet	postmottak@kd.dep.no
Kystdirektoratet	post@kystverket.no
Landsorganisasjonen i Norge	lo@lo.no
Lloyds Register of Shipping	oslo@lr.org
Luftfartstilsynet	postmottak@caa.no
Marintek	info@marintek.sintef.no
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge	post@maropp.no
NHO Sjøfart	post@nhosjofart.no
Nordisk Institutt for Sjørett	sjorett-adm@jus.uio.no
Norges Rederiforbund	post@rederi.no
Norsk Industri	post@norskindustri.no
Norsk Sjømannsforbund	firmapost@sjomannsforbundet.no
Norsk Sjøoffisersforbund	oslo@sjooff.no
Nærings- og fiskeridepartementet	postmottak@nfd.dep.no

Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	firmapost@nho.no
Opplæringskontoret for maritime fag	post@maritimefag.no
Oslo Statsadvokatembeter	post.oslo@statsadvokatene.no
Oslo Yrkesbåtrederes Forening	post@aoslo.no
Petroleumstilsynet	postboks@ptil.no
Politidirektoratet	politidirektoratet@politiet.no
Redningselskapet	post@nssr.no
Regjeringsadvokaten	postmottak@regjeringsadvokaten.no
Riksadvokaten	postmottak@riksadvokaten.no
RINA Services S.p.A	Egil.Jansen@rina.org
Samferdselsdepartementet	postmottak@sd.dep.no
Sjømannsforeningens Landsforbund	sjoelfor@online.no
Sjøtrygdgruppen Gjensidige	firmapost@sjotrygd.no
Stavanger Offshore Tekniske Skole	post@sots.no
Støttegruppen etter Skandinavian Star	fenriken@online.no
Sysselembetene på Svalbard	firmapost@sysselembetene.no
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)	cefor@cefor.no
Vegdirektoratet	firmapost@vegvesen.no
Ålesund Maritime Skole	postmottak@fials.no

Forslag til forskrift om endring av forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare innretninger (sikkerhetsforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet dd.mm.2015 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 39 og 40 jf. kgl.res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590

I

I forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare innretninger (sikkerhetsforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

(1) Med unntak av § 17 og § 18 som gjelder for alle skip og §§ 25 til 32 som gjelder for rutegående passasjerskip i innenriksfart som tilbyr overnatting, gjelder denne forskriften følgende norske fartøy:

- a) Passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerfartøy, som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I, regel 2(d), samt passasjerskip som er sertifisert for passasjerskipsklasse A som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart;
- b) lasteskip, herunder hurtiggående lastefartøy, med bruttotonnasje på 500 og derover, som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I, regel 2(d);
- c) flyttbare boreinnretninger. Flyttbare boreinnretninger omfattes likevel ikke av kravene i denne forskrift når de er på lokasjon eller hvis de ikke forflytter seg utenfor norske jurisdiksjonsområder

Nytt kapittel 6 skal lyde:

Kapittel 6

Sikring av passasjerskip i innenriksfart som tilbyr overnatting

§ 25 Sårbarhetsvurdering

Alle skip skal ha en sårbarhetsvurdering. Sårbarhetsvurderingen skal gjennomgås og oppdateres minst hvert femte år. Sårbarhetsvurderingen skal danne grunnlag for tiltak og prosedyrer som iverksettes for sikring av skipet.

Når grunnlaget for sårbarhetsvurderingen endres, skal rederiet utarbeide ny sårbarhetsvurdering.

Sårbarhetsvurderingen skal sendes til Sjøfartsdirektoratet for godkjenning.

§ 26 Gjennomføring av skipet

Skipet skal gjennomføres for gjenstander som kan utgjøre en fare for sikkerheten om bord. Områdene som skal gjennomføres og metode og frekvens for søkene bestemmes på grunnlag av sårbarhetsvurderingen etter § 25.

Rederiet skal sørge for at det finnes prosedyre for håndtering og isolering av gjenstander som beskrevet i første ledd.

§ 27 Adgangs- og stikkprøvekontroll

På skipet skal det til en hver tid finnes en oversikt over personer som er om bord i skipet.

Skipsføreren skal sørge for at alle som går om bord har legitim adgang til skipet.

Rederiet skal sørge for at det gjennomføres stikkprøvekontroll av kjøretøy og last. Omfanget av stikkprøvekontroll bestemmes på grunnlag av sårbarhetsvurderingen etter § 25.

§ 28 Informasjon om tilsyn med bagasje

Skipsføreren skal sørge for at passasjerer etter hvert havneanløp informeres om at all bagasje må oppbevares under tilsyn. Slik informasjon skal gis over skipets høyttaleranlegg eller video og ved annet informasjonsmateriell om bord.

§ 29 Sikring av autorisert adgang

Skipet skal ha en prosedyre for autorisert adgang til skipets operasjonelle områder.

§ 30 Beredskapsplan

Skipet skal ha en beredskapsplan for håndtering av sikkerhetstrusler.

Gjeldende kapittel 6 blir nytt kapittel 7

Gjeldende § 25 blir ny § 33



Ref. T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ.1283
22 December 2008

MSC CIRCULAR

NON-MANDATORY GUIDELINES ON SECURITY ASPECTS OF THE OPERATION OF VESSELS WHICH DO NOT FALL WITHIN THE SCOPE OF SOLAS CHAPTER XI-2 AND THE ISPS CODE

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-first session (10 to 19 May 2006), recalling the request of the Tokyo Ministerial Conference on International Transport Security, held on 12 and 13 January 2006, for the Organization to undertake a study and make, as necessary, recommendations to enhance the security of ships other than those already covered by SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code, agreed that the development of recommendations aimed at enhancing the security of those ships would be desirable and would contribute to the efforts of the Organization to enhance maritime security and that such recommendations would need to be practical, sustainable and proportionate to the risks and threats involved.

2 The Committee, at its eighty-second session (29 November to 8 December 2006), began consideration of issues relating to the security aspects of the operation of vessels which do not fall within the scope of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code (non-SOLAS vessels), and established a correspondence group on these issues.

3 The Committee, at its eighty-third session (3 to 12 October 2007), considered how to progress the issue of security aspects of the operation of non-SOLAS vessels and re-established a correspondence group on these issues and agreed the following categories of vessel to be covered by the Guidelines:

- .1 commercial non-passenger and special purpose vessels;
- .2 passenger vessels;
- .3 fishing vessels; and
- .4 pleasure craft.

4 The Committee, at its eighty-fifth session (26 November to 5 December 2008), approved the non-mandatory Guidelines on security aspects of the operation of ships which do not fall within the scope of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code, as set out in the annex, as guidance for Member States.

5 This guidance is non-mandatory and has not been designed to form the basis of a mandatory instrument.

Appendix B

GUIDELINES FOR NON-SOLAS PASSENGER VESSELS

Introduction

These Guidelines apply to all passenger vessels that fall outside the requirements of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

The Guidelines are intended to provide information and best practice guidance to operators of non-SOLAS passenger vessels. They are not mandatory and are not intended to form the basis for a mandatory instrument.

Terrorists perceive passenger vessels and ferries as attractive targets because they carry large numbers of people, are high profile and economically important.

Given that information on schedules, routes and vessel schematics are all readily available, these vessels may be more vulnerable to attack.

Vessel security

1 Searching

The vessel should be searched to ensure that nothing illegal or harmful has been placed on board. The vessel should be searched at the end of an outward trip before starting the return voyage to ensure that nothing has been concealed or left behind. It is recommended that passengers are not permitted to board until the security check of the vessel has been completed. To the extent possible, checks should include all public areas with special attention paid to underneath seating, toilets, and any storage areas, e.g., for luggage, on the vessel. To the extent possible, checks should include any crew areas, stores, holds, under-water hull if concern prevails and areas that could conceal persons or articles that may be used for illegal purposes.

There should be agreed procedures on how to isolate a suspect package if found and how to evacuate the vessel quickly and safely.

2 Securing

With due regard to the need to facilitate escape in the event of an emergency, external doors and storage areas should be locked and portholes secured. If the vessel is to be left unattended for a lengthy period of time such as overnight, it is recommended that the engine is disabled to prevent theft/unauthorized use and that it is moored securely in compliance with local port by-laws. Masters should ensure that the gangway is raised when the vessel is left unattended.

3 Control of passengers boarding and disembarking

Passengers must only be allowed to embark and disembark if crew or shore staff are present. Where ticket facilities exist for scheduled services, crew or shore staff should ensure that passengers present valid tickets before boarding. For chartered vessels where no tickets are

required, the chartering party should seek to control access on to the boat, for example through the provision of an authorization card. If the vessel carries vehicles special additional measures, including spot checks, may be required.

4 Passenger security awareness

Passengers should be reminded not to leave bags unattended and to report any unattended or suspect packages. Security messages should be displayed on posters and information screens and should be frequently delivered over public address systems either as separate announcements or as part of the pre-sailing safety announcement.

5 Preventing unauthorized access to vessels

Passengers should not be able to gain access to operational areas of the vessel, or maintenance/storage facility such as crew rest rooms, store rooms, cleaning cupboards, hatches and lockers. All doors leading into operational areas should be kept locked or controlled to prevent unauthorized access. The only exception to this should be where access is required to reach safety equipment or to use emergency escapes. Keys for doors should be kept in a secure location and controlled by a responsible person. If access is controlled by keypad, the code should only be given to people with a legitimate need to know. It is also recommended that codes are changed periodically. Where such access controls are in place, crew should be reminded of the importance of ensuring that nobody following can bypass the access controls.

The following are suggested measures to deter unauthorized access to the vessel:

- over-the-side lighting which gives an even distribution of light on the whole hull and waterline;
- keeping a good watch from the deck; and
- challenging all approaching boats. If unidentified, they should, where possible, be prevented from coming alongside.

6 Controlling access

All visitors (other than passengers) should report to the master of the vessel, or other responsible person to notify them of their arrival. It is recommended that they should be advised on security procedures, such as the following:

- The need to be escorted at all times;
- The need to wear a permit, if issued, at all times;
- The need for vigilance at all times when on the vessel. Should they find a suspicious item, they should not touch it but should contact a member of crew as soon as possible. Similarly, they should contact a member of crew if they see a person acting suspiciously; and
- The need to secure all doors behind them when leaving, particularly those doors which lead to operational areas of the vessel. If they are leaving a work site, they must ensure that it is locked and that all equipment has been securely stored.

7 Contingency measures for security alerts

Contingency measures should be in place for dealing with emergency navigational and health and safety alerts on board vessels. These plans may be adapted to include procedures for security alerts and incidents.

If a suspicious device or package is found while a vessel is at sea, the master should take into account:

- the size and location of the device;
- the credibility of the threat;
- the vessel's location and the time it will take for security services and other assistance to arrive;
- the need to keep everyone well clear of the suspect device; and
- the need for all on board to keep clear of all doors, trunks and hatches leading from the space containing the device to avoid possible blast injuries.

8 Reporting security incidents

Vessel operators should implement procedures and processes for reporting and recording security incidents.

In the event of a security incident occurring while the vessel is at sea the master, in addition to activating an appropriate response, should alert the nearest coastal State or authorities and/or vessels in vicinity and provide details of the incident.