

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och godkännande av den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till konventionen, förslag till lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, förslag till lag om ändring av fartygsregisterlagen samt förslag till lag om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen skall godkänna de ändringar som den 12 december 2002 införts i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt den obligatoriska del A i den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Det huvudsakliga innehållet i ändringarna av bilagan till konventionen och det huvudsakliga innehållet i koden består i föreskrifter om sådana förebyggande åtgärder som kan skydda sjötrafiken och hamnanläggningar från hot om olagliga och avsiktliga dåd.

I propositionen föreslås också att riksdagen skall godkänna en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till konventionen.

I propositionen föreslås vidare att det ges en lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, en lag om ändring av fartygsregisterlagen och en lag om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet.

Det föreslås att den föreslagna lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet skall innehålla

bestämmelser om de frågor i anslutning till genomförandet som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Genom denna förordning införlivades i gemenskapsrätten de särskilda bestämmelserna om sjöfartsskydd i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt den därtill hörande internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Enligt lagen är i sjöfartsskyddsförordningen avsedda behöriga myndigheterna Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket. Det föreslås att Sjöfartsverket skall vara den centrala myndigheten när det gäller verkställandet av och tillsynen över skyddet.

Genom lagen om ändring av fartygsregisterlagen utfärdas bestämmelser om fartygshistorikregistret, i vilket uppgifter om den tidigare användningen av ett fartyg registreras.

Genom lagen om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet utvidgas gränsbevakningsväsendets befogenhet så att den motsvarar de nya befogenheter som föreslås för gränsbevakningsväsendet i den

lag som ges om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet.

De föreslagna lagarna om sättande i kraft av ändringarna av bilagan till konventionen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president samtidigt som ändringarna av

bilagan till konventionen samt de övriga lagarna på motsvarande sätt vid en tidpunkt som bestäms genom förordning samtidigt som EG-förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. De båda regelverken avses träda i kraft den 1 juli 2004.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	3
ALLMÄN MOTIVERING	5
1. Inledning	5
2. Nuläge	5
2.1. Den internationella utvecklingen.....	5
2.2. Europeiska unionens lagstiftning.....	6
2.3. Nationell lagstiftning	7
2.3.1. Allmänfarliga brott och terroristbrott	7
2.3.2. Fartygsregistret.....	7
2.4. Bedömning av nuläget	7
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	8
4. Propositionens verkningar	10
4.1. Verknningar på den offentliga ekonomin.....	10
4.2. Verknningar för rederier och fartyg	12
4.3. Verknningar för hamnar	12
4.4. Miljökonsekvenser	13
4.5. Sociala och kulturella verkningar	13
5. Beredningen av propositionen	13
5.1. IMO	13
5.2. Europeiska unionen.....	13
5.3. Beredningen av propositionen i Finland	14
DETALJMOTIVERING	16
1. Ändringar av bilagan till SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden.....	16
<i>Kapitel V Navigationssäkerhet</i>	<i>16</i>
<i>Kapitel XI-1 Särskilda åtgärder för att höja sjösäkerheten</i>	<i>16</i>
<i>Kapitel XI-2 Särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd.....</i>	<i>16</i>
<i>Del A i koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) ..</i>	<i>18</i>
2. Lagförslag	19
2.1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss	19
2.2. Lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet	20
1 kap. Allmänna bestämmelser	20
2 kap. De behöriga myndigheternas uppgifter	20
3 kap. Säkerhetskontroller och övriga åtgärder som ökar säkerheten	23
4 kap. Särskilda bestämmelser	26
5 kap. Ikraftträdande.....	31
2.3. Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	31
2 a kap. Historikregistret	31

2.4.	Lag om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet	33
3.	Ikraftträdande	34
4.	Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordningen.....	35
4.1.	Behovet av riksdagens samtycke	35
4.2.	Behandlingsordning	36
LAGFÖRSLAGEN.....		39
	om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss	39
	om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet	40
	om ändring av fartygsregisterlagen	48
	om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet	51
BILAGOR		52

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Antalet terrordåd har den senaste tiden ökat över hela världen. Det föreligger fara för att dåden också kommer att riktas mot sjöfarten, eftersom fartygen är möjliga objekt eller redskap genom vilka olika terroristgrupper snabbt får publicitet åt sin verksamhet.

Analys av fall där vissa passagerarfartyg har kapats, i synnerhet kapningen av Santa Maria år 1961 och kapningen av Achille Lauro år 1985, visar att kapningarna på flera punkter följer ett likartat mönster. Terroristerna har gått ombord på fartyget som vanliga passagerare, vapen och sprängämnen har förts ombord i resväskor, säkerhetskontrollerna i hamnarna har varit knappa, medlemmar ur terroristgruppen har på förhand rört sig bland fartygets besättning och förberett kapningen, och gruppens medlemmar har lyckats fly efter kapningen.

Händelserna den 11 september 2001 gav skäl till nya åtgärder inom sjöfartsskyddet. Inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), som lyder under FN, bereddes ändringar till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen. Vid den diplomatkonferens som hölls i december 2002 antogs till konventionen ett nytt kapitel, XI-2, och en därtill hörande kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, nedan ISPS-koden. SOLAS-konventionens nya kapitel XI-2 och ISPS-koden tillämpas på fartyg och hamnanläggningar.

De nya bestämmelserna innebär en stor förändring när det gäller den internationella sjöfartsbranschens förhållande till sjöfartsskyddet. Bestämmelserna kan orsaka vissa fördragsslutande regeringar extra besvär. Det tekniska samarbetet är viktigt i strävan efter att hjälpa de fördragsslutande regeringarna att genomföra de nya bestämmelserna.

Ändringarna i fråga om sjöfartsskyddet ålägger såväl fartyg, redare som hamnar vissa skyldigheter. I juli 2004 måste ett

fartyg t.ex. ha en skyddsplan, en skyddschef samt tekniska skyddsarrangemang såsom larmsystem och övervakningskameror. Hamnarna skall kartlägga riskerna, och utgående från dessa kartläggningar uppgöra skyddsplaner och utse skyddschefer.

Vid diplomatkonferensen i december 2002 antogs även andra ändringar av SOLAS-konventionen än de föreskrifter som gäller sjöfartsskyddet. Ändring av kapitel V och XI i bilagan till SOLAS-konventionen gäller många olika ärenden, som stöder fartygssäkerheten och sjöfartsskyddet. Till dessa frågor hör bestämmelserna om fortgående uppdatering av fartygshistoriken, placering av fartygets identifikationsnummer på synlig plats, ett skyddslarmsystem på fartyget för larmning i nödsituationer samt bestämmelserna om ett snabbare ibruktage av systemet för automatisk identifiering av fartyg (AIS).

Inom Europeiska gemenskapen har också givits en förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr /2004, genom vilken IMO:s föreskrifter om sjöfartsskyddet införlivas i gemenskapslagstiftningen

2. Nuläge

2.1. Den internationella utvecklingen

Inom IMO har man redan länge skapat normer för att skydda sjöfarten mot terrorattacker. Inom organisationen har flera resolutioner utarbetats i syfte att skydda fartyg, deras besättning och passagerare från terrorangrepp. Efter fallet Achille Lauro antogs ett flertal resolutioner. Genom resolutionerna strävade man efter att förhindra terrordåd mot fartyg och fartygens besättning och passagerare. I dessa resolutioner fastställdes skyldigheter för fartygens flaggstater, kuststaterna, rederierna och fartygsbesättningarna. Syftet med dessa var att skydda passagerarna och besättningen på fartygen mot hotande terrordåd. År 1988 antogs konventionen för bekämpande av

brott mot sjöfartens säkerhet (FördrS 11/1999), nedan SUA-konventionen, samt protokollet om bekämpande av brott mot säkerheten för fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln (FördrS 44/2000). SUA-konventionen med tillhörande protokoll trädde internationellt i kraft den 1 mars 1992. För Finlands del trädde konventionen i kraft den 10 februari 1999 och protokollet den 27 juli 2000. I handlingarna säkerställs främst att de personer som gjort sig skyldiga till terrorattacker dras inför rätta och tvingas stå till svars för sina dåd.

Händelserna den 11 september 2001 gav skäl till nya åtgärder inom sjöfartsskyddet. SOLAS-konventionens bilaga har ändrats så, att det dåvarande kapitel XI blivit kapitel XI-1. I kapitlet ingår särskilda bestämmelser om höjande av sjösäkerheten. Ett nytt kapitel, kapitel XI-2, har fogats till kapitel XI-1. Kapitel XI-2 innehåller bestämmelser om särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd. Till kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen hänför sig koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden, dvs. International Ship and Port Facility Security Code). ISPS-koden innehåller en obligatorisk del A samt en kompletterande del B av rekommenderande karaktär. Ändringarna av bilagan till SOLAS-konventionen samt ISPS-koden träder internationellt i kraft den 1 juli 2004.

Att konventionen utvidgats så att den också gäller hamnanläggningar har sin grund i att detta ansågs vara det snabbaste sättet att säkerställa ett snabbt vidtagande och förverkligande av nödvändiga skyddsåtgärder. Det beslutades dock samtidigt att de bestämmelser som hänför sig till hamnanläggningar endast skall gälla kontaktytan mellan fartyg och hamn, dvs. den plats där fartyg lossas eller lastas i hamnen eller där fartyg anlöper eller lämnar hamnen. Frågan gällande skyddet på hamnområdet som helhet förutsätter samarbete mellan IMO och Internationella arbetsorganisationen (ILO). Det beslutades också att bestämmelserna inte skall gälla egentliga motåtgärder vid attacker eller åtgärder som vidtas efter en attack.

De nya bestämmelserna är mer omfattande

än de bestämmelser som utfärdades på 1980-talet, eftersom de, genom att de formar ett kvalitetssystem med fokus på säkerhetsfrågor, syftar till att hindra terrorister från att gå ombord på fartyg och använda fartyget som redskap i terrordåd. Detta system är kompatibelt med fartygens och rederiernas säkerhetsledningssystem. Bestämmelserna gäller de passagerarfartyg och de lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 som går i internationell fart samt hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg i internationell fart.

De nya åtgärderna inom sjöfartsskyddet grundar sig på en skyddsklassificering i tre nivåer för fartyg och hamnanläggningar. Den första nivån är det så kallade normala läget. På den andra och tredje nivån vidtas, beroende på det överhängande hotet, striktare skyddsåtgärder på motsvarande sätt.

Dessutom har kapitel V och XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen ändrats så, att det internationella ibruktagandet av systemet för automatisk identifiering av fartyg, AIS, försnabbas, fartygens identifikationsuppgifter förordnas synligare plats och uppföljningen av fartygshistoriken effektiveras. Utöver detta har 11 resolutioner om verkställandet av sjöfartsskyddet samt om fortsatta åtgärder antagits. Resolutionerna gäller det fortsatta utvecklandet av sjöfartsskyddet.

2.2. Europeiska unionens lagstiftning

Europeiska unionens råd fattade den 13 juni 2002 ett rambeslut om bekämpande av terrorism (2002/475/RIF).

I rambeslutet definieras terroristbrott och principerna beträffande dessa, brott som begås av en terroristgrupp samt anstiftan, medhjälp och försök. Varje medlemsstat skall i enlighet med rambeslutet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att terroristbrott skall beläggas med effektiva, proportionella och avskräckande straffrättsliga påföljder som kan medföra utlämning. Även juridiska personer skall vid behov kunna hållas ansvariga för terroristbrott. Rambeslutet innehåller också bestämmelser om skydd av och stöd till brottsoffer.

Finland har genomfört rambeslutet genom

att till strafflagen (39/1889) foga ett nytt 34 a kap. om terroristbrott genom en lag om ändring av strafflagen (17/2003).

Efter att IMO hade godkänt ändringarna av bilagan till SOLAS-konventionen samt ISPS-koden lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, nedan förordningen om sjöfartsskydd. Förordningen om sjöfartsskydd (EG) nr /2004 gavs den 31 mars 2004 och träder i kraft den 1 juli 2004, dvs. samtidigt som IMO:s internationella föreskrifter. Genom förordningen överfördes kapitel XI-2 om sjöfartsskydd i bilagan till SOLAS-konventionen samt ISPS-koden till gemenskapslagstiftningen. Kapitel XI-2 i bilagan och ISPS-koden utgör bilagor till förordningen.

Tillämpningsområdet för de skydds-föreskrifter som IMO antagit har i förordningen om sjöfartsskydd utvidgats så att de till vissa delar också tillämpas på sjöfarten inom landet. När det gäller fartyg i inrikesfart tillämpas förordningen senast den 1 juli 2005 som sådan också på de passagerarfartyg i nationell trafik som under färden befinner sig mer än 20 sjömil från kusten samt på fartygens bolag och de hamnanläggningar som betjänar fartygen. Medlemsstaterna skall dessutom, efter att ha utfört den obligatoriska utredningen av säkerhetsriskerna, besluta i vilken mån de senast den 1 juli 2007 kommer att tillämpa förordningens bestämmelser på andra fartyg i nationell trafik, på fartygens bolag och på de hamnanläggningar som betjänar dessa fartyg.

I förordningen om sjöfartsskydd har fastställts att vissa rekommendationer i del B i ISPS-koden är obligatoriska för att skyddsnivån skall kunna höjas och tolkningsskillnader mellan medlemsstaterna undvikas.

Förordningen om sjöfartsskydd innehåller inte de övriga ändringar i SOLAS-konventionen som IMO antagit samtidigt, dvs. de nya bestämmelserna i kapitel V och XI-1.

2.3. Nationell lagstiftning

2.3.1. Allmänfarliga brott och terroristbrott

Finland har inte någon tidigare gällande lagstiftning om sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Kapitel 34 i strafflagen, som år 1995 reviderades genom lag (578/1995) och som gäller allmänfarliga brott, trädde i kraft den 1 september 1995. Kapitlet innehåller bl.a. en bestämmelse om kapning av fartyg (11 §). Kapitlet har sedermera ändrats.

I början av år 2003 fogades till strafflagen ett nytt kapitel 34 a som innehåller straffbestämmelser om terroristbrott, t.ex. brott som begåtts i terroristiskt syfte och förberedelsen till dessa, ledande av terroristgrupp, främjande av dess verksamhet samt finansiering av terrorism.

Polisen, marinen, gränsbevakningsväsendet och Sjöfartsverket har i samarbete gjort upp en plan i vilken man skapar beredskap inför fartygskapningar och andra allvarliga brottsituationer till sjöss.

2.3.2. Fartygsregistret

I den finska lagstiftningen finns inga bestämmelser om registreringen av uppgifter om fartygs historia.

Enligt fartygsregisterlagen (512/1993) får registreringspliktiga fartyg inte användas i handelssjöfart förrän de har införts i fartygsregistret och erhållit nationalitetscertifikat av registermyndigheten. Fartygsregistret förs av Sjöfartsverket och länsstyrelsen på Åland. Registerområden är landskapet Åland och det övriga Finland.

2.4. Bedömning av nuläget

Europeiska gemenskapens förordning om sjöfartsskydd innehåller de bestämmelser om sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar som ingår i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och som IMO antog den 12 december 2002 samt skyddsbestämmelserna i den därtill anknutna ISPS-koden. Förordningen om sjöfartsskydd

innehåller däremot inte de nya föreskrifter i kapitel V och XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen som IMO antog samtidigt.

Beträffande förordningen om sjöfartsskydd och IMO:s skyddsföreskrifter kan man konstatera att Finland inte har någon tidigare gällande lagstiftning om sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. De nya bestämmelserna i strafflagen, vilka det redogörs för i kapitel 2.3.1, och olika myndigheters planer för specialsituationer gäller terroristbrott och påföljden av dessa. Bestämmelserna gäller dock inte i egentlig mening förebyggande av terrordåd. Förordningen om sjöfartsskydd och IMO:s nya föreskrifter om sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar fokuserar framför allt på detta.

Ändringarna av kapitel V och XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen innehåller, med undantag av regel 5 i kapitel XI-1, bestämmelser gällande de tekniska kraven och den tekniska utrustningen på fartyg. De ändringar av SOLAS-konventionen som gäller tekniska krav och teknisk utrustning på fartyg har i allmänhet satts i kraft genom blankettförfattningar. Den föregående stora ändringen av kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen sattes i kraft genom en s.k. blandad promulgationslag (1358/2002). Det föreslås att de nya ändringar av kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilka hör till området för lagstiftningen, sätts i kraft genom en blankettlag.

Nationell lagstiftning behövs också bl.a. till den del det gäller olika myndigheters uppgifter och rättigheter i verkställandet av sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar och om tillsynen över detta skydd samt när det gäller säkerhetskontroller i anslutning till skyddet samt tvångsåtgärder, påföljder och sökande av ändring. Lagen om gränsbevakningsväsendet bör ändras så att den motsvarar de nya befogenheter som det föreslås att verket skall ha.

Fartygsregisterlagen innehåller bestämmelser om fartygsregistret. Enligt lagen skall Sjöfartsverket föra fartygsregistret när det gäller fasta Finland och länsstyrelsen i landskapet Åland föra registret när det gäller Åland. I

fartygsregistret antecknas enligt lagens 9 § avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg samt vissa uppgifter i anslutning till identifieringen av fartyget, såsom signalbokstäver, fartygets art och användningsändamål samt uppgifter om fartygets ägare. I registret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om utmätning. Fartygsregisterlagen förutsätter dock inte att historikuppgifter i anslutning till ägandet och användningen av fartyget registreras. Den nya regel 5 i kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen förutsätter däremot att ett flertal uppgifter rörande den tidigare användningen av fartyget registreras. Sådana uppgifter är, förutom fartygets normala registeruppgifter, uppgifter om fartygets ägare, fartygets befraktare (bareboat-befraktare), klassificeringssällskap, myndigheter i fartygets flaggstat och de myndigheter som utfärdat det skyddscertifikat som avses i ISPS-koden. På denna punkt måste fartygsregisterlagen preciseras.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

I propositionen ombes riksdagen godkänna de ändringar av bilagan till SOLAS-konventionen som gjorts i december 2002 samt del A i den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar så, att ändringarna till konventionen kan träda i kraft i Finland den 1 juli 2004, i enlighet med vad som avtalats internationellt.

I propositionen ingår ett förslag till blankettlag genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna den 12 december 2002 av bilagan till SOLAS-konventionen, och som skall sättas i kraft genom nationella åtgärder, sätts i kraft. Utöver blankettlagen innehåller propositionen tre andra lagförslag.

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet. Genom lagen föreskrivs bl.a. om myndigheternas uppgifter och

rättigheter i verkställandet av sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar och om tillsynen över detta skydd, om säkerhetskontroller i anslutning till skyddet, om tvångsåtgärder som hänför sig till en person, om vissa informationsskyldigheter, om lämnande av uppgifter samt om tvångsmedel och påföljder.

I propositionen föreslås att fyra myndigheter, Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket, skall vara de behöriga myndigheter som avses i lagen, och av dessa skall Sjöfartsverket vara den huvudansvariga myndigheten. Alla de behöriga myndigheterna har till uppgift att övervaka att bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och i den föreslagna lagen efterlevs. Utöver detta skall myndigheterna ha vissa specialuppgifter.

De övriga behöriga myndigheterna skall informera Sjöfartsverket om brister som myndigheten observerat när det gäller efterlevanden av skyddsbestämmelserna och Sjöfartsverket skall utan dröjsmål vidta åtgärder för att rätta till bristerna. I brådskande fall kan också de andra behöriga myndigheterna själva vidta åtgärder. Härvid skall dock myndigheten underrätta Sjöfartsverket om detta, varefter Sjöfartsverket beslutar om de slutliga åtgärderna. Sjöfartsverket har i förslaget till bestämmelse en speciell roll, eftersom Sjöfartsverket är en central myndighet i genomförandet av och tillsynen över skyddsbestämmelserna.

De övriga behöriga myndigheterna förpliktas att meddela polisen om alla de allvarliga brister som dessa observerat i fråga om efterlevnaden av skyddsbestämmelserna och som kan inverka på bedömningen av skyddsnivån. Fastställandet av skyddsnivån ankommer på den under inrikesministeriet lydande polisen som i Finland sörjer för tillsynen över och styrningen av den allmänna ordningen.

Det föreslås att Sjöfartsverket skall utföra kontroller av fartyg i hamn. Sjöfartsverket skall kontrollera att de certifikat som skyddsbestämmelserna förutsätter finns ombord på fartygen. Sjöfartsverket skall också utföra skyddsutredningar av

hamnanläggningar, godkänna fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner, besiktiga fartyg samt utfärda certifikat till dessa.

Det föreslås att gränsbevakningsväsendet skall ha som särskild uppgift att upprätthålla en kontaktpunkt för mottagande av rapporter om hot mot säkerheten och skyddslarm samt att utan dröjsmål informera den andra behöriga myndigheterna om dessa.

Gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket skall vidta särskilda kontrollåtgärder efter att ha erhållit information om ett fartyg som är i finsk hamn eller som anlöper en finsk hamn och angående vilket det finns grundad anledning att tro att fartyget inte efterlever bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och om det finns grundad anledning att tro att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetsshot eller ett säkerhetstillbud. När det är fråga om ett fartyg som är i finsk hamn består sådana kontrollåtgärder bl.a. i inspektion av fartyget, fördröjande eller stannande av fartyget, begränsning av fartygets verksamhet, inklusive förflyttning i hamnen, eller avvisning av fartyget ur hamnen. Om situationen är hotfull och allvarlig har gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket möjlighet att hindra fartyget från att anlöpa finsk hamn. Även Sjöfartsverket föreslås ha rätt och skyldighet att vidta kontrollåtgärder. Det föreslås att uppgiften överförs på gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket om det finns grundad anledning att tro att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetsshot eller ett säkerhetstillbud.

Den ministerarbetsgrupp som dryftar utvecklingen av förvaltningen godkände vid sitt sammanträde den 15 april 1996 ett betänkande om vidareutveckling av statens maritima myndighetsfunktioner och införande av en lättare struktur för myndighetsorganisationerna (IM 3/1994). I betänkandet föreslogs att gränsbevakningsväsendet skall vara den aktör som huvudsakligen svarar för övervakningen av allmän ordning och säkerhet, tullövervakningen samt

övervakningen av fiskezonen och den ekonomiska zonen, sjötrafiken, naturskyddsbestämmelserna, miljövårdsbestämmelserna och terrängtrafiken på det öppna havet och på vattenområdena i skärgården. Dessutom skall gränsbevakningsväsendet delta i dessa uppgifter på vattenområdena vid kusten.

Efter att betänkandet avgavs har utvecklingen lett till att rörliga polisen helt har avstått från sina båtar. Även i övrigt har det antal båtar som polisen använder ute till havs minskat kraftigt. Både polisen och tullverket har endast ett fåtal båtar vid vår kust. Deras sjöduglighet och prestationsförmåga motsvarar inte på långt när de egenskaper som gränsbevakningsväsendets utrustning har.

Avvärijandet av hot som riktar sig mot sjösäkerheten kan förutsätta att t.o.m. extrema maktmedel används. Förutom att man med gränsbevakningsväsendets fartyg och luftfartyg snabbt kan nå alla fartyg som befinner sig på våra territorialvatten, har gränsbevakningsväsendet enligt lag motsvarande möjligheter som polisen att använda maktmedel. Vid varje gränsbevakning och sjöbevakning finns beredskapsenheter som är utrustade och utbildade för att klara av krävande gränssituationer. Man håller på att öka användningen av dessa enheter också vid hanteringen av specialistsituationer som gäller den interna säkerheten. Polisen och gränsbevakningsväsendet har avtalat om saken vid inrikesministeriet i samband med uppställandet av mål för den helhetsreform av lagstiftningen om gränsbevakningsväsendet som är under beredning (SM/RVLE 1480/00/2002).

På basis av vad som sagts ovan är det naturligt att gränsbevakningsväsendet är den centrala aktören när det uppkommer specialistsituationer inom sjöfarten och när polisen inte står i aktions- och ledningsberedskap. Den begränsning av gränsbevakningsväsendets territoriella behörighet som ingår i lagen om gränsbevakningsväsendet (320/1999) är problematisk med tanke på syftena med den föreslagna lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar

dem och om tillsyn över skyddet. Därför föreslås att en ny 9 a § fogas till lagen om gränsbevakningsväsendet. I denna paragraf ges gränsbevakningsväsendet de befogenheter som behövs för avvärjandet av hot mot sjösäkerheten.

Tullverket har med stöd av 13–20 § tullagen (1466/1994) tillräckliga befogenheter att sköta de uppgifter som föreskrivs för verket i lagförslaget.

I propositionen föreslås vidare att fartygsregisterlagen skall ändras så att det i lagen också föreskrivs om ett fartygshistorikregister (Continuous Synopsis Record). Det föreslås att historikregistret skall bestå av en kombination av uppgifter om flaggstatens olika fartyg och av en fortlöpande förteckning över de uppgifter i historikdokumentet som gäller ett fartyg och som samlats in under olika tidpunkter. Av dokumentet bör framgå det nuvarande läget och tidigare uppgifter om fartyget. Innehållet skall byggas upp fr.o.m. den 1 juli 2004.

4. Propositionens verkningar

Verkställandet av de föreslagna bestämmelserna förutsätter ett fortgående och effektivt samarbete och samförstånd mellan alla instanser som svarar för eller använder fartyg och hamnanläggningar, inklusive fartygspersonal, hamnpersonal, passagerare, lastägare, fartyg, rederier, hamnförvaltningar samt de nationella och lokala myndigheter som har skyldigheter som anknyter till sjöfartsskyddet. Gällande praxis och förfaringssätt måste granskas och ändras ifall de inte garanterar en tillräcklig skyddsnivå. Förbättrandet av sjöfartsskyddet förutsätter att rederierna och hamnarna samt de nationella och lokala myndigheterna fullgör de nya skyldigheterna.

4.1. Verkningar på den offentliga ekonomin

Verkningar för Sjöfartsverket

Det föreslagna systemet ger Sjöfartsverket uppgifter av ett helt nytt slag. Sjöfartsverket har hittills inspekterat fartyg för att kontrollera att de uppfyller säkerhetskraven.

De nya uppgifter som nu föreslås inbegriper nya slag av åtgärder mot terrorism.

De inspektörer som Sjöfartsverket anvisar för de nya uppgifterna går igenom skyddsutredningarna av fartyg och hamnanläggningar och skyddsplanerna för dessa. Uppgiften förutsätter inspektion av alla de hamnar som fartyg i internationell fart anlöper eller avgår från. Det föreslås att Sjöfartsverkets inspektörer dessutom skall besiktiga enligt de nya bestämmelserna de fartyg som seglar under finsk flagg i internationell fart. Utöver detta skall Sjöfartsverkets inspektörer fortlöpande utföra hamnstatsinspektioner för att säkerställa att de utländska fartygen uppfyller kraven i de nya skyddsbestämmelserna.

Efter den första inspektionen sörjer inspektörerna för de regelbundet återkommande inspektionerna samt för sporadiska inspektioner i anslutning till säkerhetstillbud. Därtill i lagförslaget anvisas Sjöfartsverket uppgiften att verka som den myndighet som håller Europeiska kommissionen och IMO informerade på det sätt som föreskrivs i förordningen om sjöfartsskydd.

Sjöfartsverkets nuvarande resurser bör i det inledande skedet förstärkas med fyra inspektörer, varav en del skall vara anställda i visstidsförordnande. Efter det inledande skedet förutsätter skötseln av de nya uppgifterna att Sjöfartsverket har tillägsresurser som motsvarar två årsverken. Utöver detta förutsätter skötseln av uppgifterna att annan inspektionspersonal utbildas och att behövliga anordningar och kontorsmaterial anskaffas.

Avlöandet av ny personal, personalutbildningen och anskaffandet av behövliga anordningar innebär för Sjöfartsverkets del årliga tilläggsutgifter om ca 300 000 euro.

På förhand delgiven, tillförlitlig information om fartyg, last och personer har en betydande inverkan på säkerheten. Också genom analys av uppgifter som på förhand erhållits i elektronisk form och genom sällning av riskobjekt kan kostnaderna för fartygsinspektion och person- och varukontroll minskas väsentligt. Härvid minskar också efterfrågan på onödiga

information.

PortNet-systemet, som upprätthålls av Sjöfartsverket, innehåller i dag förhandsuppgifter om de fartyg som anländer till landet och i betydande utsträckning också om den last de transporterar. I framtiden utvidgas systemet så att det också täcker meddelanden gällande de varor som kommer för skeppning inom containertrafiken samt vissa fartygs passagerarförteckningar. PortNet-systemet har utvecklats av Sjöfartsverket, tullverket, hamnarna och rederierna.

Utvecklandet av PortNet-systemets funktioner kommer enligt uppskattning att innebära utgifter om ca 50 000 euro i och med att systemet förses med en ny typ av meddelande i form av en sjöfartsskyddsdeklaration som an knyter till lagförslaget, och i och med att det utvecklas register för fartyg och hamnar för att uppgifter som är nödvändiga med tanke på lagen skall kunna bevaras.

Man bör dessutom sörja för att PortNet-systemets allmänna funktions säkerhet och datasäkerhet förbättras i och med att PortNet-uppgifterna också täcker information som är viktig med tanke på den allmänna säkerheten. För de kostnader säkrandet av verksamheten medför bör reserveras 200 000 euro, som skall täcka såväl anskaffningar av anordningar som utgifterna för programmering och utvecklande av PortNets användarkunskapsystem.

Verkningar för gränsbevakningsväsendet

Gränsbevakningsväsendet föranleds kostnader på grund av upprättandet och upprätthållandet av ett kontor för mottagande av rapporter om hot mot säkerheten och skyddslarm. Upprättandet föranleder uppskattningsvis engångskostnader på 20 000 euro. Utöver detta uppskattas att kostnaderna för utbildningen i samband med upprätthållandet och beredskapen inför hotfulla situationer på årsnivå kommer att motsvara tre årsverken, dvs. extra utgifter på ca 120 000 euro.

Verkningar för polisen

Det föreslås att polisens uppgift skall vara att fastställa den skyddsnivå som skall gälla för hamnarna och informera om denna, att fastställa skyddsnivån för fartyg och meddela om denna samt att sörja för verksamheten i verkliga risksituationer. Skötseln av uppgifterna förutsätter att polisen fortgående bedömer hoten mot sjöfarten och utbyter information med behöriga myndigheter i andra stater och dessutom idkar nära samarbete med Sjöfartsverket.

De nya uppgifterna förutsätter att två nya tjänster inrättas och placeras vid inrikesministeriets polisavdelning och hos skyddspolisens. Inrättandet av tjänsterna föranleder polisen årliga extra utgifter om 100 000 euro.

Verkningar för tullverket

Tullverket föranleds personal- och utbildningsutgifter för ett årsverke, dvs. ca 40 000 euro i årliga extra utgifter.

Verkningar för andra myndigheter

Propositionen förutses inte ha några verkningar för andra statliga myndigheter.

Det föreslås att bestämmelserna om teknisk övervakning inte skall ålägga myndigheterna att utföra teknisk övervakning, utan endast ge en möjlighet därtill. De kostnader som uppstår till följd av den tekniska övervakningen bestäms därför enligt i vilken omfattning övervakningen tas i bruk.

4.2. Verkningar för rederier och fartyg

I Finland finns uppskattningsvis 130 fartyg som kommer att omfattas av den föreslagna lagens tillämpningsområde. I detta skede är det mycket svårt att göra en bedömning av vilka verkningar de nya bestämmelserna har för finska fartyg. Detta beror i huvudsak på skillnaderna i typ av fartyg, fartygens storlek och antal anställda.

Utgifterna för utbildning varierar i hög grad. På små fartyg och rederier, där besättningen är fåtalig, kan 10 000 euro räcka till för personalutbildningen, medan utgifterna för utbildning av personalen på

stora fartyg, t.ex. passagerarfartyg, på vilka besättningen kan vara även 500 personer, kan vara det tiodubbla. De stora skillnaderna i utgifter beror också på att fartyget i praktiken har två personaler som avlöser varandra.

Kostnaderna för anskaffning av behövliga anordningar varierar också i stor utsträckning beroende på typen av fartyg och fartygets storlek. För närvarande finns inte några kalkyler gällande kostnaderna för larmsystem. Det har föreslagits att systemet skall kosta ca 2 000 euro per fartyg, men i detta skede har inga andra verkningar uppskattats, t.ex. hur systemet integreras med fartygets övriga system.

Det uppskattas att utförandet av en skyddsanalys och utarbetandet av en skyddsplan tar ca två veckor i anspråk för två personer (kostnaderna torde ligga kring 100 euro per timme). Utöver dessa kostnader uppstår kostnader på grund av skyddsövningar, som åtminstone skall ordnas en gång i samband med att systemet tas i bruk. Till detta beräknas för hela fartygsbesättningens del åtgå några timmar.

Med grund i vad som anförts ovan beräknas att de nya bestämmelserna föranleder engångskostnader om 10 000–200 000 euro per fartyg för personal, utbildning och anskaffning av anordningar. Dessutom tillkommer årliga utgifter för fortsatt underhåll och service samt övriga utgifter.

4.3. Verkningar för hamnar

I dag finns både kommunala och privata hamnar i Finland. De kommunala hamnarna verkar i allmänhet som kommunala affärsverk, och deras verksamhet är därför bunden till kommunernas budgetekonomi. Kommunala hamnar av mindre storlek kan drivas i fast förbindelse till en annan kommunal administration, t.ex. som en del av kommunens tekniska verk. Utöver de kommunala hamnarna finns i Finland ett flertal viktiga privata hamnar, ofta på färdigt ingärdade och slutna områden. De privata hamnarna drivs i allmänhet som aktiebolag. I vårt land finns dessutom mindre, privata lastplatser. Den föreslagna lagen kommer att gälla såväl kommunala som privata hamnar och även lastplatser.

I Finland finns ca 65 hamnar som omfattas av tillämpningsområdet för den föreslagna lagen om sjöfartsskydd. Det är svårt att lägga fram en kalkyl över utgifterna för varje hamn, framför allt på grund av att hamnarna är olika stora och de risker som hanteras så olika. Behovet av tekniska lösningar varierar mellan olika hamnar, eftersom hamnarna har olika individuella behov på grund av skillnaderna i terräng- och organisationsförhållanden samt andra förhållanden.

För en medelstor hamn föranleder de föreslagna bestämmelserna investeringskostnader om uppskattningsvis en miljon euro i form av stängsel, anordningar för passagekontroll och andra system samt uppskattningsvis 100 000 euro per år i personal- och driftskostnader.

4.4. Miljökonsekvenser

Propositionen har inga direkta och betydande miljökonsekvenser.

4.5. Sociala och kulturella verkningar

Hamnarna har i synnerhet på gamla hamnorter ofta varit belägna i centrum eller dess omedelbara närhet och utgjort en del av ortens identitet och kultur. På grund av arbetssäkerheten och den allmänna säkerheten har man redan börjat begränsa utomstående personers vistelse i hamnarna, men de föreslagna skyddsbestämmelserna sätter stopp för det som upplevts vara fritt tillträde till hamnar och ändrar förhållandet mellan hamn och samhälle.

5. Beredningen av propositionen

5.1. IMO

IMO:s diplomatkonferens godkände den 12 december 2002 ändringarna av bilagan till SOLAS-konventionen samt ISPS-koden. I diplomatkonferensen deltog representanter för 109 av de fördragsslutande staterna och kontrollörer från sex stater samt drygt 45 av de mest centrala sjöfartsorganisationerna.

De största problemen under beredningen av skyddsföreskrifterna bestod i

bestämmelserna om skyddsplanernas och de andra uppgifternas sekretess, frågorna gällande sjömäns boende- och levnadsförhållanden, frågorna gällande territorialvatten samt frågorna gällande ansvar och ersättning.

Europeiska unionens medlemsstater deltog aktivt i arbetet. Under Danmarks ledning föreslog tretton av Europeiska unionens medlemsstater och kommissionen i ett gemensamt dokument en ändring av bl.a. den internationella rätten och frågorna om territorialvatten och ersättning. Största delen av ändringsförslagen antogs.

I Finland skedde beredningen inför deltagandet i diplomatkonferensen under ledning av kommunikationsministeriet. Sjöfartsverket deltog i beredningen.

Eftersom kapitel XI-1 och det nya kapitlet XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och den därtill anknutna ISPS-koden innehåller bestämmelser som i Finland hör till området för lagstiftningen och ändringarna av konventionen på så vis kräver riksdagens samtycke, har Finland i en not till IMO meddelat att landet tills vidare motsätter sig ändringarna. Samtidigt meddelades också att Finland har för avsikt att godkänna ändringarna så snart riksdagen har gett sitt samtycke till dem.

5.2. Europeiska unionen

Efter att IMO hade godkänt ändringarna av bilagan till SOLAS-konventionen samt ISPS-koden lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (KOM(2003) 229 slutlig). Förordningen gavs den 31 mars 2004.

I förordningen om sjöfartsskydd ingår kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen samt del A i den därtill anknutna ISPS-koden. I förordningen föreskrivs dessutom att vissa rekommendationer i del B i ISPS-koden är obligatoriska för att man skall kunna höja skyddsnivån och undvika snedvriden konkurrens och tolkningsskillnader mellan medlemsstaterna. Dessa bestämmelser gäller bl.a. skyddsutredningarna av fartyg och hamnanläggningar och skyddsplanerna för

dessas samt en regelbunden granskning av utredningarna och planerna, hemlighållande av dessa, fastställande av skyddsnivån på fartyg och i hamnanläggningar, ett effektiviserat iakttagande av de lokala bestämmelserna om skyddsnivån, information till andra medlemsstater om fartyg som kan medföra risker, skyddsövningar på fartyg och i hamnanläggningar samt minimikrav som ställs på erkända skyddsorganisationer.

Genom förordningen om sjöfartsskydd utvidgas tillämpningen av skyddsbestämmelserna till att också omfatta vissa fartyg i inrikesfart, och lämnande av uppgifter i anslutning till sjöfartsskyddet innan fartyget anlöper hamn föreskrivs vara obligatoriskt. I avsnitt 2.2 redogörs för förordningens innehåll.

5.3. Beredningen av propositionen i Finland

Den 27 februari 2003 tillsatte kommunikationsministeriet en arbetsgrupp med uppgift att följa och samordna de åtgärder som inom olika förvaltningsområden vidtas mot terrorism. I arbetsgruppen fanns företrädare för kommunikationsministeriet, Sjöfartsverket, Finlands Hamnförbund samt inrikesministeriets polisavdelning, kommunavdelning och gränsbevakningsavdelning.

För den ingående utredningen tillsatte arbetsgruppen en propositionsberedningsgrupp, vars medlemmar företrädde inrikesministeriets polisavdelning och gränsbevakningsavdelning, kommunikationsministeriet, tullstyrelsen, Sjöfartsverket, de största rederierna, arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna inom rederinäringen, Finlands Hamnförbund samt Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund.

Följande instanser har ombetts ge utlåtanden om den proposition som arbetsgruppen har berett: utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, Ålands landskapsstyrelse, länsstyrelsen på Åland,

Ålandsdelegationen, Sjöfartsverket, tullstyrelsen, dataombudsmannen, Finlands Hamnförbund, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union rf och Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund.

Följande instanser har avgett ett utlåtande: utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, kommunikationsministeriets kommunikationsmarknadsavdelning, Sjöfartsverket, tullstyrelsen, dataombudsmannen, Ålands landskapsstyrelse, länsstyrelsen på Åland, Ålandsdelegationen, Finlands Hamnförbund, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Finlands Maskinbefälsförbund ry och Finlands Sjömans-Union rf.

I utlåtandena ansågs att propositionens förslag allmänt taget är ändamålsenliga och att dessa kan understödjas. Många av dem som avgav ett utlåtande hade varit representerade i den arbetsgrupp som kommunikationsministeriet tillsatt och därmed hade den största delen av de ärenden de ansåg viktiga redan beaktats när propositionen bereddes.

Utrikesministeriet fokuserade i utlåtandet främst på frågor gällande formen på regeringens proposition och på motiveringen.

Justitieministeriet gick å sin sida in för att bedöma förslagen till straff- och processrättsliga bestämmelser samt förslaget utifrån grundlagens synvinkel.

Försvarsministeriet ansåg att de maktåtgärder som enligt lagförslagen riktas mot fartyg kan skapa behov av handräckning från försvarsmakten och att territorialövervakningsmyndigheterna bör finnas bland de myndigheter till vilka man kan överlämna uppgifter som erhållits i samband med tillsynen.

Inrikesministeriets polisavdelning och gränsbevakningsavdelning föreslog automatisk identifiering av personer på

fartyg och i hamnar.

Tullstyrelsen fäste uppmärksamhet vid jämlikheten när det gäller de behöriga myndigheternas ställning och föreslog att tullstyrelsens särskilda uppgifter skall motsvara de särskilda uppgifter som gränsbevakningsväsendet och polisen har enligt lagförslaget.

Finansministeriets kommentarer gällde främst finansieringen av de tilläggsutgifter som i propositionen nämns för de statliga myndigheternas del samt på vilket sätt funktionerna kan organiseras inom anslagsramen för varje förvaltningsområde och hur det föreslagna systemet inverkar på statsbudgeten.

Ålands landskapsstyrelse, länsstyrelsen på Åland och Ålandsdelegationen ansåg i sina respektive utlåtanden att sjöfartsskyddet inte har beaktats i desto större utsträckning i självstyrelselagen i samband med indelningen av landskapets respektive rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt dessa utlåtanden hör regleringen av sjöfartsskyddet i första hand samman med lagstiftningen om handelssjöfart, vilken enligt 27 § 13 punkten självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets befogenheter. I utlåtandena konstateras dock att gemenskapens förordning om sjöfartsskydd i väsentlig grad också gäller områden beträffande vilka landskapet har lagstiftningsbehörighet. Till dessa områden hör brand- och räddningsväsendet samt den allmänna ordningen och säkerheten.

Finlands Hamnförbund fäste uppmärksamhet vid frågan om avgiftsbelagda skyddsutredningar och skyddsplan och drog paralleller mellan sjöfartsskyddet och omsorgen om statens säkerhet, vilken borde finansieras med

statsmedel.

Enligt Finlands Rederiförening rf är det nödvändigt att säkerställa datasekretessen i fråga om de uppgifter som erhålls vid säkerhetskontrollerna samt därtill anknutna sekretessfrågor. Finlands Rederiförening rf emotsatte sig att en bestämmelse om teknisk övervakning tas in i den föreslagna lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar den och om tillsyn över skyddet. Föreningen fäste också uppmärksamhet vid fördelningen av de kostnader som sjöfartsskyddet föranleder.

Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund oroade sig för den försvagade datasekretessen i anslutning till skyddsbestämmelserna och hänvisade bl.a. till det utlåtande Finlands Rederiförening rf avgett.

Utgående från arbetsgruppens förslag och de utlåtanden som inkommit har propositionen genomgått fortsatt beredning som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Sjöfartsverket. Man har strävat efter att beakta utlåtandena när propositionen färdigställdes. Det föreslås att rätten att få tillgång till uppgifter bl.a. ur de dokument och passagerarförteckningar som avses i lagförslaget begränsas i strid med försvarsministeriets utlåtande så att rätten endast gäller de behöriga myndigheter som avses i lagförslaget. Det föreslås att det för de av Sjöfartsverkets prestationer som avses i lagförslaget skall tas ut en avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992), även om bl.a. Finlands Hamnförbund motsatte sig avgifter i sitt utlåtande.

DETALJMOTIVERING

1. **Ändringar av bilagan till SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden**

Kapitel V Navigationssäkerhet

Regel 19. Krav på att ha navigationssystem och navigationsutrustning ombord på fartyg. Underpunkterna 4, 5 och 6 i punkt 2.4.2 har ersatts med en ny underpunkt 4, genom vilken det fastställs att fartyg snabbare och mer omfattande skall utrustas med det automatiska identifikationssystemet (AIS). I underpunkten fastställs att fartyg som inte är passagerarfartyg eller tankfartyg med en bruttodräktighet på minst 300 men mindre än 50 000 senast vid den första besiktningen av säkerhetsutrustningen efter den 1 juli 2004, dock senast den 31 december 2004, skall ha de anordningar som avses i bestämmelsen.

Till underpunkt 7 i punkt 2.4 har fogats en ny mening, enligt vilken de fartyg som utrustats med automatiska identifikationssystem (AIS) alltid skall ha dessa i bruk för att försäkra informationen gällande fartygets navigation om inte annat föranleds av internationella avtal, bestämmelser eller standarder.

Kapitel XI-1 Särskilda åtgärder för att höja sjösäkerheten

Regel 3. Fartygs identifikationsnummer (IMO-nummer). De passagerarfartyg som byggs fr.o.m. den 1 juli 2004 och vilkas bruttodräktighet är minst 100 samt lastfartyg vilkas bruttodräktighet är minst 300 bör märkas permanent med fartygets IMO-nummer på en synlig plats. De fartyg som byggts före den 1 juli 2004 bör märkas med IMO-numret senast vid den första planerade torrdockningen efter detta datum.

Regel 5. Fartygshistorik. Alla fartyg som omfattas av SOLAS-konventionen bör ha uppgifter om fartygets historia i samlad form. Sådana uppgifter är, förutom fartygets normala registeruppgifter, uppgifter om

fartygets ägare, fartygets befraktare (bareboat-befraktare), klassificeringssällskap, myndigheter i fartygets flaggstat och de myndigheter som utfärdat det skyddscertifikat som avses i ISPS-koden.

Kapitel XI-2 Särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd

Regel 1. Definitioner. Regeln innehåller de centrala definitionerna för kapitlet.

Regel 2. Tillämpning. Kapitlet gäller för alla passagerarfartyg i internationell fart, inklusive höghastighetsfartyg, alla lastfartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 500, flyttbara borrhävar utanför kusten samt hamnanläggningar som betjänar ovannämnda fartyg eller borrhävar.

Regel 3 och 7. De fördragsslutande regeringarnas skyldigheter med avseende på sjöfartsskydd och hot mot fartyg. Administrationerna har ålagts att fastställa skyddsnivåer och säkerställa att man på fartyg som seglar under deras flagg och i hamnanläggningar på deras territorier är medveten om skyddsnivåerna och ändringar i dessa.

De fördragsslutande staternas administrationer skall på effektivt sätt informera de fartyg som seglar på deras territorium eller de fartyg som anlöper deras hamnar om den skyddsnivå som där gäller och upprätthålla en kontaktpunkt för rapporter om hot mot säkerheten och annan information som inverkar på skyddsnivån. En stat skall således informera om sin skyddsnivå, men detta medför i sig inte några förpliktelser för de fartyg som seglar på statens territorium. Det blir aktuellt med eventuella förpliktelser först när ett fartyg anlöper en hamn. Avsikten är att fartyget skall ha tillgång till nödvändiga uppgifter om kuststaten när fartyget fattar beslut om att anlöpa hamnen.

Regel 4 och 5. Krav på rederier och fartyg och rederiers skärskilda ansvar. Bolagen och

fartygen skall iakttä de skyddsbestämmelser som ingår i del A i koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, ISPS-koden, med beaktande av de riktlinjer som anges i del B i koden. Bolaget bör också se till att fartygets befälhavare med tanke på opererandet av fartyget har tillgång till den information som nämns i koden.

Regel 6. Fartygs skyddslarmsystem. Alla fartyg som byggs fr.o.m. den 1 juli 2004 skall vara utrustade med ett skyddslarmsystem för fartyg. Passagerarfartyg som byggts före detta datum skall uppfylla kravet vid den första besiktningen av radioutrustningen efter den 1 juli 2004. Det samma gäller oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, gastankfartyg, bulkfartyg och höghastighetsfartyg i lasttrafik med en bruttodräktighet på minst 500. Övriga lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 samt de flyttbara oljeborrplattformar som finns utanför kusten skall ha denna utrustning senast vid den första besiktningen av radioutrustningen efter den 1 juli 2006.

Regel 8. Befälhavarens befogenheter vad gäller fartygets säkerhet och sjöfartsskydd. Fartygets befälhavare har exklusiv beslutanderätt när det gäller säkerheten och sjöfartsskyddet ombord såväl i hamnen som under driften av fartyget. Befälhavaren behöver i dessa frågor därmed inte ta några som helst order från rederiet, befraktaren eller någon annan person. När det gäller säkerheten och sjöfartsskyddet ombord kan befälhavaren vägra släppa ombord personer eller personernas tillhörigheter eller vägra att lasta gods samt vidta andra nödvändiga åtgärder för att upprätthålla säkerheten och skyddet ombord.

Regel 9. Kontroll av efterlevnaden. Genom att iakttä bestämmelserna i denna regel kan de fördragsslutande staterna övervaka att de fartyg som anlöper deras hamnar iakttar och handlar enligt bestämmelserna i ISPS-koden. Tillsynen sker i allmänhet och i huvudsak genom hamnstatsinspektioner. I regeln föreskrivs också om de sanktionsåtgärder mot fartyg som kan vidtas om fartyget inte uppfyller kraven i ISPS-koden.

Regel 10. Krav på hamnanläggningar. I denna regel föreskrivs att hamnanläggningar

skall iakttä del A i ISPS-koden med beaktande av anvisningarna i del B. I regeln fastställs också att de fördragsslutande regeringarna skall se till att hamnanläggningarnas skyddsutredningar och skyddsplaner överensstämmer med ISPS-koden. De fördragsslutande regeringarna skall också ange och informera om de åtgärder som skall tas upp i en skyddsplan för en hamnanläggning för de olika skyddsnivåerna.

Regel 11. Alternativa skyddsöverenskommelser. Enligt denna regel kan två eller flera fördragsslutande regeringar, när fartyg trafikerar korta, internationella och fasta rutter mellan dessa, ingå bilaterala eller multilaterala avtal med andra fördragsslutande regeringar om alternativa skyddsarrangemang för korta internationella sjöresor på fasta rutter mellan hamnanläggningar inom ifrågasvarande fördragsslutande regeringars respektive territorier.

Regel 12. Likvärdiga skyddsarrangemang. En administration kan tillåta att ett visst fartyg eller en grupp av fartyg som seglar under dess flagg vidtar andra skyddsåtgärder som är likvärdiga dem som föreskrivs i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen eller i del A i ISPS-koden, förutsatt att dessa är minst lika effektiva som de som föreskrivs i nämnda kapitel eller i del A i ISPS-koden. En fördragsslutande regering kan också godkänna likvärdiga skyddsarrangemang för en viss hamnanläggning eller grupp av hamnanläggningar på sitt territorium enligt de villkor som beskrivs ovan. IMO skall underrättas om de likvärdiga skyddsarrangemangen.

Regel 13. Överlämnande av information. En fördragsslutande stat skall senast den 1 juli 2004 meddela IMO hur den har löst de uppgifter den förordnats i ändringarna av bilagan till SOLAS-konventionen och i ISPS-koden samt tillställa IMO en förteckning över de hamnanläggningar på territoriet som har godkända skyddsplaner. Endast dessa hamnar har rätt att betjäna fartyg i utrikesfart.

Del A i koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden)

Regel 1—2. Allmänt och definitioner. Regel 1 och 2 innehåller allmänna bestämmelser samt de centrala definitionerna.

Regel 3. Tillämpning. ISPS-koden gäller passagerarfartyg i internationell fart, flyttbara borrhälsplattformar utanför kusten samt lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500. ISPS-koden gäller också hamnanläggningar som betjänar ovan nämnda fartyg.

Regel 4. De fördragsslutande staternas ansvar. Regeln fastställer att de fördragsslutande staterna skall fastställa skyddsnivåer och tillhandahålla riktlinjer för skydd mot säkerhetstillbud. I regel 3 och 7 i kapitel XI-2 i bilagan till konventionen har de fördragsslutande staterna förordnats att fastställa skyddsnivåerna.

Regel 5. Sjöfartsskyddsdeklaration. I skyddsdeklarationen fastställs sådana faktorer med grund i skyddsnivån, hotet mot säkerheten eller övriga aspekter som kan ha betydelse med tanke på att fartyget eller hamnanläggningen vill skydda sig mot de hot som riktas mot säkerheten. Om utfärdandet av en skyddsdeklaration bestämmer den fördragsslutande staten. Även ett fartyg kan be att en skyddsdeklaration upprättas. Skyddsdeklarationen är ett slags avtal där sjöfartsskyddet såväl på fartyg som i hamnanläggningar samt arbetsfördelningen mellan parterna fastställs.

Regel 6. Rederiets skyldigheter. Enligt denna regel skall bolaget på alla sätt bistå och stöda fartygets befälhavare för att skyddsplanen skall kunna verkställas. I skyddsdeklarationen skall befälhavarens bestämmanderätt betonas.

Regel 7. Fartygets sjöfartsskydd. I denna regel åläggs fartyget att handla i enlighet med de skyddsnivåer som den fördragsslutande staten har fastställt. Regeln innehåller detaljerade åtgärder som skall vidtas ombord på fartyget på olika skyddsnivåer.

Regel 8. Skyddsutredning av fartyg. Med skyddsutredning av ett fartyg avses en

kartläggning av hoten mot säkerheten ombord på fartyget med tanke på utarbetandet av en skyddsplan. Bolagets skyddschef har ålagts skyldighet att se till att de som utför skyddsutredningen av ett fartyg har lämpliga kunskaper för utvärdering av ett fartygs sjöfartsskydd. En erkänd organisation kan utföra skyddsutredningen av ett visst fartyg.

Regel 9. Fartygets skyddsplan. Varje fartyg skall ha en skyddsplan som godkänts av myndigheterna i fartygets flaggstat eller av en skyddsorganisation som befullmäktigats i enlighet med punkten 9.2.1 i kapitel XI-2 i bilagan till konventionen. I planen skall ingå bestämmelser om de bestämmelser för tryggnad av fartygets säkerhet som iakttas på fartygets tre skyddsnivåer. Regeln innehåller detaljerade bestämmelser om innehållet i skyddsplanen.

Regel 10. Register. Ombord på fartyget skall förvaras ett flertal dokument och förteckningar med anknytning till skyddsplanen. Dessa hänför sig till många olika frågor, såsom skyddsövningar, hot mot säkerheten, ändring av skyddsnivå samt skyddsutredningen, skyddsplanerna, och ändring av dessa.

Dokumentet och förteckningarna bör föras på ett eller flera av fartygets arbetsspråk. Om det eller de språk som används på fartyget inte är engelska, franska eller spanska, skall det även finnas en översättning till ett av dessa språk.

Regel 11. Rederiets skyddschef. Bolaget skall ha en skyddschef. Regeln innehåller en detaljerad förteckning över de uppgifter bolagets skyddsansvarige skall sköta. Sådana uppgifter är bl.a. uppgifter i anslutning till fartygets skyddsutredning och skyddsplan, ordnande av utbildning för fartygspersonalen samt säkerställande av effektiv kommunikation mellan fartyg och hamnanläggning.

Regel 12. Fartygets skyddschef. Varje fartyg skall ha en av bolagets utsedd skyddschef, vars uppgifter i många hänseenden motsvarar de uppgifter som bolagets skyddschef handhar. Uppgifterna hänför sig till utarbetandet och uppdateringen av skyddsutredningen av fartyget och av fartygets skyddsplan.

Regel 13. Utbildning och övningar med avseende på fartygets sjöfartsskydd. Fartygets och bolagets skyddschef skall se till att fartygets besättning utbildas i skyddsfrågor. De skyddscheferna skall sörja för att skyddsplanen genomförs effektivt på fartyget och att behövliga åtgärder vidtas. De skall vidare vinnlägga sig om att besättningen är medveten om de uppgifter den förordnats i skyddsplanen.

Regel 14. Sjöfartsskydd i hamnanläggningar. I denna regel åläggs hamnanläggningar att verka enligt den skyddsnivå som fastställts av myndigheterna på det sätt som närmare föreskrivs i hamnanläggningens skyddsplan.

Regel 15. Skyddsutredningen av hamnanläggning. Med skyddsutredning av en hamnanläggning avses en kartläggning av säkerhetshoten mot hamnanläggningen med sikte på utarbetandet av en skyddsplan. Skyddsutredningen utförs av myndigheten i den stat där hamnanläggningen är belägen. Myndigheten kan ha befullmäktigat en erkänd skyddsorganisation (RSO) att utföra denna uppgift, varvid myndigheten skall godkänna skyddsutredningen.

I regeln finns en förteckning över frågor skyddsutredningen åtminstone skall omfatta.

Regel 16. Hamnanläggningens skyddsplan. För varje hamnanläggning skall utgående från skyddsutredningen utarbetas en skyddsplan. Den bör innehålla detaljerade planer för skydd mot säkerhetshot på tre skyddsnivåer. Skyddsplanen godkänns av myndigheten på den ort där hamnanläggningen är belägen.

Regeln innehåller en detaljerad lista över vad skyddsplanen åtminstone skall omfatta. Hit hör bl.a. åtgärder för att trygga passagekontrollen på området kring en hamnanläggning, för att förhindra att vapen och farliga ämnen förs ombord på fartyg samt för att trygga säkerheten för människor som befinner sig i hamnanläggningen samt säkerheten för fartyg.

Regel 17. Hamnanläggningens skyddschef. Varje hamnanläggning skall utse en skyddschef. Denna skall säkerställa att de uppgifter som fastställs i hamnanläggningens skyddsplan iakttas, att nya hot mot säkerheten beaktas i skyddsplanen, att

personalen får utbildning och övning i att skydda sig mot säkerhetshot samt att kontakten till myndigheterna upprätthålls.

Regel 18. Utbildning och övningar med avseende på en hamnanläggningens sjöfartsskydd. Hamnanläggningens skyddschef skall sörja för den utbildning fartygets besättning får i skyddsfrågor. Den skyddsansvarige skall se till att skyddsplanen genomförs effektivt i hamnanläggningen och vinnlägga sig om att hamnanläggningens personal är medveten om de uppgifter den förordnats i skyddsplanen.

Regel 19. Kontroll och certifiering av fartyg. I regeln ingår bestämmelser om de certifikat och dokument som skall finnas ombord på fartyget när det lägger till vid en hamnanläggning. Ett internationellt skyddscertifikat för fartyg är det primära beviset på att det fartyg som anlöper hamnen följer bestämmelserna i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och bestämmelserna i ISPS-koden.

Regeln innehåller detaljerade bestämmelser om kontrollerna av fartyg, vilka är en förutsättning för att certifikat skall kunna beviljas, samt detaljerade bestämmelser om utfärdandet av certifikat och certifikatens giltighet. Administrationens tjänstemän utför kontrollerna av fartyg. Administrationen kan överlåta kontrollen till en erkänd skyddsorganisation. Certifikaten beviljas av fartygets flaggstat. Mallar för de certifikat som avses i regeln följer som bilaga till ISPS-koden.

2. Lagförslag

2.1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse om att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till konventionen, och som skall sättas i kraft genom nationella åtgärder, gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem. I avsnitt 4.1 gällande behovet av

Riksdagens samtycke redogörs för vilka ändringar av bilagan till konventionen som hör till området för lagstiftningen och som skall sättas i kraft genom nationella åtgärder.

2 §. I paragrafen ingår en bestämmelse enligt vilken närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president. Avsikten är att lagen skall träda i kraft samtidigt som ändringarna av konventionen träder i kraft såväl internationellt som för Finlands del.

I propositionen föreslås att myndigheterna skall ha rätt att vidta sådana förberedande åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter innan lagen träder i kraft. Detta är påkallat på grund av den strama tidtabell för ikraftträdandet som gäller i fråga om ändringarna av bilagan till konventionen och den ISPS-kod som hör samman med ändringarna.

2.2. Lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Lagens syfte.* Det föreslås att denna lag skall innehålla bestämmelser om väsentliga frågor i anslutning till genomförandet av EG:s förordning om sjöfartsskydd. Genom lagen föreskrivs bl.a. om olika myndigheters uppgifter och rättigheter i verkställandet av sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar och om tillsynen över detta skydd, om säkerhetskontroller i anslutning till skyddet, om dem som utför dessa kontroller, om lämnande av uppgifter till myndigheter samt om tvångsåtgärder och påföljder. Enligt artikel 2.11 i förordningen om sjöfartsskydd avses med hamnanläggning en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan.

2 §. *Definitioner.* Det föreslås att paragrafen skall innehålla definitioner på begreppen behörig myndighet,

hamninnehavare och farligt föremål. Den centrala definitionen är definitionen på en nationell behörig myndighet. De i lagen avsedda behöriga myndigheterna är Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket.

2 kap. De behöriga myndigheternas uppgifter

3 §. *En behörig myndighets allmänna uppgifter.* I paragrafen fastställs vilka allmänna uppgifter en behörig myndighet skall ha i anslutning till genomförandet av förordningen om sjöfartsskydd och tillsynen över hur förordningen efterlevs. Samtliga behöriga myndigheter har skyldighet att övervaka att bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och denna lag efterlevs. Myndigheterna har dock inte enbart till uppgift att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna. De har också förordnats egna uppgifter, om vilka det bestäms i lagens 4-7 §.

Gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket skall informera Sjöfartsverket om brister som myndigheten observerat när det gäller efterlevnaden av skyddsbestämmelserna, och Sjöfartsverket skall utan dröjsmål vidta åtgärder för att rätta till bristerna. I brådskande fall kan också en annan behörig myndighet vidta motsvarande åtgärder. I dessa fall skall myndigheten i fråga lämna information om detta till Sjöfartsverket, som i sin tur fattar beslut om vilka fortsatta åtgärder som skall vidtas i ärendet. Sjöfartsverket har i förslaget till bestämmelse en speciell roll, eftersom Sjöfartsverket är en central myndighet i genomförandet av och tillsynen över sjöfartsskyddsbestämmelserna.

Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet och tullverket förpliktas att meddela polisen om alla de allvarliga brister som myndigheten observerat i fråga om efterlevnaden av förordningen om sjöfartsskydd och lagförslaget, dvs. brister som kan inverka på bedömningen av skyddsnivån. Begreppet skyddsnivå definieras i kapitel XI-2 regel 1 punkt 1.14 i bilagan till SOLAS-konventionen. I bestämmelsen anges att skyddsnivån avser

den riskkvalificering som ett säkerhetstillbud innebär. Med säkerhetstillbud avses i regel 1 punkt 1.13 å sin sida en sådan misstänkt handling eller omständighet som hotar ett fartygs säkerhet eller säkerheten i hamnanläggningar. I ISPS-koden har skyddsnivåerna delats upp i tre delar. Skyddsnivå 1 avser den nivå på vilken de minst omfattande skyddsåtgärderna alltid skall upprätthållas. Skyddsnivå 2 avser den nivå på vilken tillämpliga ytterligare skyddsåtgärder skall upprätthållas under en viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud. Med skyddsnivå 3 avses 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.

Avsikten är att de behöriga myndigheterna, utan hinder av sekretessbestämmelserna, skall utbyta information i anslutning till genomförandet av och tillsynen över sjöfartsskyddsbestämmelserna.

Informationsutbytet skall ske automatiskt och fortgående på ett sätt som ger alla behöriga myndigheter tillräckliga förutsättningar att sköta sina uppgifter.

4 §. *Sjöfartsverkets särskilda uppgifter.* Enligt 2 § 1 mom. 6 punkten lagen om Sjöfartsverket (939/2003), som trädde i kraft i början av år 2004, har Sjöfartsverket till uppgift att sörja för skyddsåtgärderna inom sjötrafiken. Enligt 1 § 7 punkten statsrådets förordning om Sjöfartsverket (981/2003) skall Sjöfartsverket för sin del sörja för skyddsåtgärderna på fartyg och i hamnanläggningar och tillsynen över dessa.

Sjöfartsverket har till uppgift att verka som en sådan nationellt ansvarig myndighet inom sjöfartsskyddet som avses i artikel 2.6 i förordningen om sjöfartsskydd. Myndigheten skall stå i kontakt med kommissionen eller andra medlemsstater, underlätta och följa tillämpningen av sjöfartsskyddet samt informera om detta.

Sjöfartsverket skall också i egenskap av en sådan behörig skyddsmyndighet som avses i artikel 2.7 i förordningen om sjöfartsskydd verka tillsammans med de andra myndigheterna som nämns i 2 §. Enligt

artikeln avses med denna skyddsmyndighet den myndighet som skall samordna, verkställa och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som föreskrivs i förordningen.

Det föreslås att Sjöfartsverket skall åläggas ett flertal uppgifter som hör samman med det sjöfartsskydd som avses i förordningen om sjöfartsskydd, i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och i ISPS-koden, vilka utgör bilaga till förordningen; uppgifter som också anknyter till tillsynen över detta sjöfartsskydd. Sjöfartsverket skall bl.a. utföra skyddsutredningar av hamnanläggningar, godkänna fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner, besiktiga fartyg och deras utrustning samt utfärda certifikat, godkänna alternativa arrangemang och godkänna likvärdiga skyddsarrangemang.

Det föreslås att Sjöfartsverket skall utföra de kontroller av fartyg i hamn som avses i artikel 8 i förordningen om sjöfartsskydd. I artikeln hänvisas till kapitel XI-2 regel 9 punkt 1.1 i bilagan till SOLAS-konventionen. Det föreslås att Sjöfartsverket skall kontrollera att det ombord på fartyget finns ett sådant giltigt internationellt skyddscertifikat för fartyg eller ett sådant giltigt, interimistiskt och internationellt skyddscertifikat som avses i bestämmelserna i del A i ISPS-koden.

Sjöfartsverket är en myndighet som inte använder egentliga maktmedel. Därför föreslås att verket skall kunna ta kontakt med gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullmyndigheten om det finns grundad anledning att tro att fartyg som befinner sig i finsk hamn inte följer bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd. Här avses kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen, del A i ISPS-koden samt de punkter i del B i koden som föreskrivs vara obligatoriska i artikel 3 i förordningen om sjöfartsskydd. Sjöfartsverket kan förfara på samma sätt om certifikat inte uppvisas på begäran. Detta förfarande tillämpas om det finns grundad anledning att tro att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetshot eller ett säkerhetstillbud. Härvid bör gränsbevakningsväsendet, polisen eller

tullverket vidta de åtgärder i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 i bilagan till SOLAS-konventionen som det hänvisas till i artikel 8 i förordningen om sjöfartsskydd. Sådana åtgärder är inspektion av fartyget, fördröjande av fartyget eller stannande av fartyget, begränsning av fartygets verksamhet inklusive förflyttning i hamnen eller avvisande av fartyget ur hamnen. Det kan också vara fråga om administrativa eller korrigerande åtgärder av mindre omfattning. Sjöfartsverket kan också självt vidta nämnda åtgärder.

För att rätta till brist på efterlevnad av kraven i fråga om ett fartyg som anlöper finsk hamn skall Sjöfartsverket dessutom vid behov vidta de åtgärder i kapitel XI-2 regel 9 punkt 2.4 i bilagan till SOLAS-konventionen som det hänvisas till i artikel 6 i förordningen om sjöfartsskydd. Om bristen inte rättas till, eller om det annars finns grundad anledning att tro att fartyget inte efterlever bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd, föreslås att Sjöfartsverket skall informera gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullverket om detta för att dessa skall kunna vidta sådana åtgärder som avses i regel 9 punkt 2.5. Sjöfartsverket kan också självt vidta ifrågavarande åtgärder. Till dessa åtgärder hör kravet på rättande av brister när det gäller efterlevnaden av krav, kravet på att fartyget skall transporteras till ett visst område på finskt territorialhav eller territorialvatten, inspektion av fartyget om fartyget befinner sig på finskt territorialhav eller förvägrande av tillträde till hamn.

Det föreslås att Sjöfartsverket skall ha rätt att för finska statens del godkänna de alternativa bilaterala eller multilaterala avtal om alternativa skyddsarrangemang som avses i artikel 5.2 i förordningen om sjöfartsskydd och som ingås mellan gemenskapens medlemsstater. Sådana avtal kan med stöd av kapitel XI-2 regel 11 i bilagan till SOLAS-konventionen, som det hänvisas till i artikel 5.1 i förordningen om sjöfartsskydd, också ingås med stater utanför EU. Skriftliga skyddsavtal ingås när det gäller alternativa arrangemang som täcker korta internationella sjöresor på fasta rutter mellan hamnanläggningar som är belägna på ifrågavarande staters territorium. I enlighet

med artikel 5 skall Sjöfartsverket underrätta kommissionen om de avtal som ingås mellan medlemsstaterna.

Det föreslås också att Sjöfartsverket skall ha rätt att godkänna sådana likvärdiga skyddsarrangemang för fartyg i inrikesfart och för hamnanläggningar som betjänar dessa som avses i artikel 5.4 i förordningen om sjöfartsskydd. I artikeln hänvisas till kapitel XI-2 regel 12 i bilagan till SOLAS-konventionen, där det anges att likvärdiga skyddsarrangemang avser skyddsåtgärder likvärdiga de egentliga skyddsåtgärder som ett visst fartyg eller en grupp av fartyg eller en hamnanläggning eller en grupp av hamnanläggningar vidtar. En förutsättning är dock att dessa likvärdiga skyddsåtgärder är minst lika effektiva som de som i övrigt avses i förordningen om sjöfartsskydd.

5 §. *Gränsbevakningsväsendets särskilda uppgifter.* Det föreslås att gränsbevakningsväsendet skall förfoga över de befogenheter som föreskrivs för gränsbevakningsväsendet i lagen om gränsbevakningsväsendet och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Det finns inte behov av att hänvisa till dem i denna lag.

Det föreslås dessutom att gränsbevakningsväsendet skall ha ett flertal specialuppgifter i anslutning till sjöfartsskyddet. Till dessa hör bl.a. gränsbevakningsväsendets skyldighet att upprätthålla en kontaktpunkt för mottagande av rapporter som uppger att den säkerhet på fartyg och i hamnanläggningar som avses i förordningen om sjöfartsskydd eller i denna lag är hotad. Gränsbevakningsväsendet skall också utan dröjsmål underrätta andra behöriga myndigheter om dessa rapporter. I händelse av skyddslarm från ett finskt fartyg som inte är i finsk hamn eller inte anlöper finsk hamn skall gränsbevakningsväsendet också omedelbart informera administrationerna i de stater i vilkas närhet fartyget är i drift.

Om det finns grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller de i förordningen om sjöfartsskydd avsedda specialbestämmelser om ökat sjöfartsskydd som ingår i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och i ISPS-koden och om det finns grundad

anledning att tro att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetshot eller ett säkerhetstillbud, skall gränsbevakningsväsendet vidta de åtgärder som anges i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 eller punkten 2.5 i bilagan till SOLAS-konventionen, för vilka det redogörs i motiveringen till 4 §.

6 §. *Polisens särskilda uppgifter.* Det föreslås att polisen skall förfoga över de befogenheter som föreskrivs för polisen i polislagen (493/1995) och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Det finns inte behov av att hänvisa till dem i denna lag.

För polisen föreslås i denna paragraf dessutom särskilda uppgifter som ingår i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och i ISPS-koden. Polisen ges i uppgift att på basis av sin bedömning av hotet mot säkerheten fastställa den skyddsnivå som skall tillämpas. När polisen ändrar skyddsnivån skall den ge närmare anvisningar om hur man skall skydda sig mot risksituationer. Polisen skall informera Sjöfartsverket om de beslut om ändring av skyddsnivån som polisen fattat. Sjöfartsverket skall å sin sida allmänt informera dem som berörs av saken om ändringen.

Polisen har motsvarande uppgifter som gränsbevakningsväsendet i fråga om ett fartyg som ligger i en finsk hamn eller som anlöper en finsk hamn.

7 §. *Tullverkets särskilda uppgift.* Det föreslås att tullverket skall ha en sådan specialuppgift som föreskrivs för gränsbevakningsväsendet och polisen i 5 och 6 § när det gäller ett fartyg som befinner sig i en finsk hamn eller som anlöper en finsk hamn.

3 kap. **Säkerhetskontroller och övriga åtgärder som ökar säkerheten**

8 §. *Säkerhetskontroller.* Enligt artikel 3.1 i förordningen om sjöfartsskydd skall medlemsstaterna fullt ut tillämpa de särskilda bestämmelser för ökat sjöfartsskydd som ingår i SOLAS-konventionen och som avses i artikel 2.1 samt i den i artikel 2.2 avsedda ISPS-koden. I del A i ISPS-koden förutsätts att fartygets och hamnanläggningens

skyddsplaner innefattar de förfaringsätt som skall tillämpas vid kontroll av människor och av varor som dessa människor bär på. I lagförslaget benämns denna kontroll av personer säkerhetskontroll.

I lagförslaget föreslås att det för varje kontrollobjekt skall föreskrivas om de åtgärder som kan vidtas med stöd av lagen. Lagen innehåller inte detaljerade bestämmelser om med vilka metoder kontrollerna skall utföras eller om de övriga arrangemangen, eftersom dessa faktorer snabbt kan ändras beroende på omständigheterna och i takt med den tekniska utvecklingen. Däremot styrs kontrollerna av principen om minsta olägenhet, om vilken det föreskrivs i 11 §. Principen bör bl.a. tolkas utgående från de rådande förhållandena och tekniska möjligheterna. Detaljerade bestämmelser om genomförandet av kontroller, t.ex. om tekniska redskap som används vid kontrollerna, om förfarandet och om andra motsvarande frågor ingår särskilt i polislagen och gränsbevakningslagen eller i de bestämmelser som utfärdats med stöd av dessa lagar.

Vid säkerhetskontroller som gäller passagerare kan kontrolleras att en passagerare inte har farliga föremål i sina kläder eller annars bär på sådana farliga föremål som definieras i 2 § 3 punkten. Kontrollen utförs i praktiken med hjälp av en teknisk detektor eller vid behov genom att man känner efter med händerna. I det sistnämnda fallet bör man sträva efter att kontrollen utförs av en skyddskontrollör av samma kön som den person som kontrolleras. Till omfattningen motsvarar säkerhetskontroller som gäller passagerare i praktiken på sin höjd sådan kroppsvisitation som avses i tvångsmedelslagen (450/1987). Säkerhetskontroller som gäller passagerare omfattar däremot inte situationer som förutsätter kontroll av en passagerares kropp. I dessa fall är det fråga om kroppsbesiktning, när de förutsättningar som anges i 5 kap. 11 § tvångsmedelslagen föreligger. Om utförande av kroppsbesiktning beslutar en polis.

En passagerare kan också utfrågas, men om personen vägrar låta sig utfrågas kan det som föreskrivs i 12 § avgöra. Utfrågningen kan

endast gälla faktorer som inverkar på sjösäkerheten, t.ex. frågan om huruvida passageraren själv har packat sitt bagage och om någon utomstående efter detta har haft möjlighet att befatta sig med bagaget.

Under samma förutsättningar som säkerhetskontrollerna och utfrågningarna kan gälla passagerare kan de också gälla fartygets personal samt de personer som arbetar på fartyget eller i hamnanläggningen. Detta är påkallat särskilt på grund av att fartygsbesättningen och de personer som arbetar i hamnanläggningen i allmänhet äger tillträde till de platser som är mest riskabla med avseende på säkerheten. Med en person som arbetar ombord på ett fartyg avses t.ex. den personal som har hand om underhåll och reparationer på fartyget. Med en person som arbetar i en hamnanläggning avses såväl personal i olika uppgifter i hamnanläggningen som personalen på fartyg. Det har ingen betydelse om ifrågavarande person är anställd av hamnanläggningen, ett fartyg eller ett annat företag eller om personen är egenföretagare.

Av särskilda orsaker som kan inverka på sjösäkerheten kan åtgärder även riktas mot personer som i övrigt vistas på fartyget eller i hamnanläggningen, t.ex. allmänheten eller personer som följer passagerarna till fartyget eller tar emot dem vid ankomst. En sådan särskild orsak kan t.ex. vara att den allmänna skyddsnivån höjs på grund av ett hot mot sjöfarten eller att en enskild person eller ett grupp av personer uppträder på ett sätt som kan skapa ett behov av säkerhetskontroll.

Vid säkerhetskontroller som gäller resgods, last eller varor som är avsedda att säljas eller användas på ett fartyg eller i en hamnanläggning är avsikten att säkerställa att innehållet i dem är ofarligt. Syftet med kontrollen är endast att utreda att farliga föremål inte har placerats inuti de nämnda objekten. Kontrollen skall i första hand kunna utföras med hjälp av en teknisk detektor. Vid behov kan objektet granskas i detalj t.ex. genom att resväskan eller lastgodsets hölje öppnas.

Säkerhetskontroller av postförsändelser skall genomföras på ett sätt som inte äventyrar brevhemligheten.

I syfte att finna farliga föremål kan man

dessutom kontrollera fartyg, fartygets last, lastenheter och lastunderlag, förnödenheter som används för proviantering av fartyget eller utrustande av fartyget samt byggnader, lokaler och förvaringsutrymmen i anslutning till hamnanläggningen. I paragrafen föreslås att det vid kontrollerna skall vara möjligt att få tillträde till hemfridskyddade platser där varor i allmänhet förvaras. Tillträde är dock förbudet till de delar av fartyg eller byggnader som uteslutande används som bostadsutrymmen. Till lokaler som uppenbart också används som driftsställe eller för affärsverksamhet fås dock tillträde.

Lagrummet motsvarar i hög grad det som föreskrivs i 3 § lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken (305/1994). Det är motiverat att i så hög grad som möjligt försöka utforma kontrollerna inom olika trafikformer på samma sätt.

9 §. *Tillåtna farliga föremål.* En person som går ombord på ett fartyg eller anländer till en hamnanläggning kan bära på farliga föremål som han eller hon har rätt att föra med sig. Med tanke på sådana situationer föreslås att den som utför kontrollerna skall ha rätt att tillåta att personen för med sig dessa föremål eller rätt att frånta personen föremålen. Dessa föremål skall dock returneras till personen när denna avlägsnar sig från fartyget eller hamnanläggningen. Om föremålet inte vid detta tillfälle kan returneras utan fara iakttas vad som föreskrivs i 24 § polislagen. De föremål som avses i paragrafen kan vara t.ex. jaktvapen, sportvapen och vapenrepliker. De föremål och ämnen som överlämnats skall förvaras i hamnanläggningen eller på fartyget och återlämnas efter att resan avslutats.

Paragrafen gäller inte sådana föremål och ämnen som det enligt transportvillkoren är förbjudet att transportera på fartyget. Vid säkerhetskontrollerna skall man alltid förhindra att någon för med sig sådana föremål och ämnen på båten eller till hamnanläggningen.

Detta lagrum motsvarar 8 § lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken.

10 §. *Person som utför säkerhetskontroller.* Säkerhetskontroller kan utföras av gränsbevakningsmän, polismän eller tulltjänstemän.

Även andra personer än de som avses i 1 mom. kan anförtros att utföra säkerhetskontroller. En person som uppfyller de villkor som ställs i fråga om godkännande som ordningsvakt i 10 § lagen om ordningsvakter (533/1999) och som polisen har godkänt för uppgiften kan godkännas att utföra en säkerhetskontroll.

Vid bedömningen av en persons pålitlighet och lämplighet som säkerhetskontrollör föreslås polisen ha rätt att använda de registeruppgifter på vilka en sådan begränsad säkerhetsutredning som avses i 22 § lagen om säkerhetsutredningar (177/2002) kan basera sig.

Om fartygets befälhavares rätt och skyldighet att upprätthålla ordningen och säkerheten på fartyget bestäms i 74 § sjömanslagen (423/1978).

11 §. *Principen om minsta olägenhet.* Enligt bestämmelsen skall säkerhetskontrollåtgärderna genomföras så att de inte vållar onödig olägenhet eller så att trafiken och annan verksamhet på fartyget eller i hamnanläggningen inte försvåras eller störs på onödigt sätt. En motsvarande bestämmelse ingår i 4 § lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken.

I bestämmelsen utgår man från att säkerhetskontrollåtgärderna på grund av sin karaktär kan vålla en viss olägenhet för den som blir kontrollerad och för den övriga verksamheten. De som ansvarar för säkerhetskontrollåtgärderna och de som utför säkerhetskontroller är enligt bestämmelsen skyldiga att arrangera kontrollerna på ett sådant sätt att de, med beaktande av säkerhetskontrollåtgärdernas syften, de möjligheter som står till buds och de övriga omständigheterna, objektivt sett vållar minsta möjliga olägenhet. Om man i enskilda fall kan välja mellan flera alternativa säkerhetskontrollåtgärder eller om en viss säkerhetskontrollåtgärd konkret kan utföras på fler än ett sätt, skall det alternativ som vållar minsta olägenhet väljas, om det inte finns någon särskild anledning till att ett annat alternativ väljs. Det är t.ex. inte motiverat att utan särskild anledning vidta en åtgärd som fördröjer en passagerare, när man istället kan använda en metod som ur passagerarens synvinkel är snabbare och som

leder till samma skydds nivå.

Kontroller som hänför sig till en person skall utföras finkänsligt.

12 §. *Tvångsåtgärder som hänför sig till en person.* Om någon vägrar underkasta sig en sådan kontroll som avses i denna lag eller om det med fog kan misstänkas att personen utgör ett hot mot sjösäkerheten, kan den som utför säkerhetskontrollen förvägra personen tillträde till fartyget eller hamnanläggningen eller avlägsna honom eller henne från fartyget eller hamnanläggningen. Åtgärden får vid behov vidtas med användande av sådana maktmedel som kan anses försvarbara med hänsyn till äventyrandet av sjösäkerheten, uppträdandet hos den som skall avlägsnas samt de övriga omständigheterna.

I lagen bestäms inte att det skall vara obligatoriskt för en person att underkasta sig en säkerhetskontroll. Tryggandet av en smidig och säker sjöfart förutsätter att det finns möjlighet att utföra säkerhetskontroller i omfattande utsträckning. Att passageraren underkastar sig en säkerhetskontroll skall således utgöra en förutsättning för att passageraren beviljas tillträde till fartyget eller hamnanläggningen. Detta innebär att den som utför säkerhetskontrollen kan förvägra den person som vägrar underkasta sig en säkerhetskontroll tillträde till fartyget eller hamnanläggningen.

Som en följd av vägran att underkasta sig en säkerhetskontroll kan personen, såväl en passagerare, den som arbetar på ett fartyg eller i en hamnanläggning som den som annars vistas där, avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen. En person kan på motsvarande sätt avlägsnas om det med fog kan misstänkas att personen i fråga utgör ett hot mot säkerheten. Dessa villkor är uppfyllda t.ex. när en persons våldsamma eller hotfulla beteende klart utgör en risk för sjösäkerheten.

I paragrafens 2 mom. finns en hänvisning som klargör hur man skall förfara vid överskriden användning av maktmedel. I bestämmelsen hänvisas till 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § strafflagen. Detta lagrum motsvarar 6 § lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken.

13 §. *Tillåtande av*

säkerhetskontrollåtgärder. För att bestämmelserna om sjöfartsskydd skall vara sammanhängande förutsätts att säkerhetskontrollen i fråga om fartygets last samt varor som är avsedda att säljas eller användas på ett fartyg och likaså säkerhetskontrollen i fråga om byggnader, lokaler eller förvaringsutrymmen i eller i anslutning till en hamnanläggning kan genomföras snabbt och effektivt utan att sakägare ger sitt samtycke eller hörs. Därför föreslås att denna paragraf skall innehålla en bestämmelse om att sakägarna ovillkorligen är skyldiga att tillåta kontroller.

Detta lagrum motsvarar 7 § lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken.

4 kap. Särskilda bestämmelser

14 §. *Lämnande av uppgifter innan fartyget anlöper hamn.* Enligt paragrafen är Sjöfartsverket den myndighet till vilken fartyget, i praktiken fartygets befälhavare, skall tillställa de sjöfartsskyddsuppgifter om fartyget som avses i artikel 6 i förordningen om sjöfartsskydd. Uppgifterna överläts på det sätt som Sjöfartsverket bestämmer. Avsikten är att uppgifterna skall införas i PortNet, där alla som är berättigade till uppgifterna kommer åt dem.

15 §. *Hamninnehavarens informationsskyldighet.* Enligt lagrummet skall hamninnehavaren för bedömningen av skyddsnivån utan dröjsmål informera polismyndigheten om alla sådana faktorer som hamninnehavaren fått kännedom om och som kan ha betydelse för den sjösäkerhet som avses i förordningen om sjöfartsskydd och i den föreslagna lagen. På samma gång skall även Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet och tullverket informeras.

16 §. *Befälhavarens informationsskyldighet.* Enligt lagrummet skall fartygets befälhavare för bedömningen av skyddsnivån utan dröjsmål informera hamninnehavaren eller polisen om alla sådana faktorer som befälhavaren fått kännedom om och som kan ha betydelse för den sjösäkerhet som avses i förordningen om sjöfartsskydd och i den föreslagna lagen.

17 §. *Skyldighet att förete material.*

Traditionellt grundar sig övervakningen av fartyg utgångsmässigt på granskning av de dokument som utvisar fartygets säkerhet. Därför föreslås det att den behöriga myndigheten skall ges rätt att få till påseende dokument och att utan avgift få kopior av dokumenten. Denna rätt har dock begränsats att gälla endast sådana dokument som är viktiga med tanke på uppnåendet av sjöfartsskyddsförordningens och lagens syften, listor över passagerare och annat material som förvaras i hamnanläggningen eller på fartyget. Tillsynsmaterial som finns i elektronisk form skall kunna överföras till den behöriga myndigheten också via en teknisk anslutning. Därför föreskrivs att den behöriga myndigheten också har rätt att via en teknisk anslutning få material som finns i elektronisk form. Om de kostnader som följer härav bestäms i 19 §.

Det konstateras särskilt att material som erhållits på detta sätt endast får användas för utförandet av de uppgifter som avses i förordningen om sjöfartsskydd och i denna lag.

I praktiken känner fartygets personal till fartyget bäst. Därför föreslås det att den behöriga myndigheten vid utförandet av övervakningen skall ha rätt att få information och hjälp av fartygets befälhavare och av övriga personer som tjänstgör på fartyget. Detsamma gäller hamnanläggningen och dess personal.

18 §. *Teknisk övervakning.* Polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket har redan för närvarande rätt att företa teknisk övervakning, bland annat i brottsförebyggande syfte och i syfte att identifiera personer som är misstänkta för brott. Bestämmelser om teknisk övervakning finns i fråga om polisen i 28 § 1 mom. 1 punkten och 29 § polislagen, i fråga om gränsbevakningsväsendet i 2 § 5 punkten och 26 § lagen om gränsbevakningsväsendet samt i fråga om tullverket i 3 § 1 mom. 6 punkten och 20 b § tullagen.

Med teknisk övervakning avses iakttagande eller avlyssning av allmänheten samt på förhand okända person- och varutransporter samt automatisk upptagning av ljud eller bild. De gällande bestämmelserna fastställer inte i detalj i vilka situationer teknisk

övervakning kan ske i form av upptagning av ljud och bild, hur sådana upptagningar skall användas och hur länge de skall förvaras. Dessa omständigheter har i dag ännu större betydelse än tidigare med tanke på integritetsskyddet eftersom modern teknik gör det möjligt att automatiskt identifiera en person. Avsikten är att lagstiftningen gällande automatisk identifiering och användningen av upptagningar som erhållits genom teknisk övervakning skall utvecklas skilt och med utgångspunkt i mer detaljerade utredningar.

Det föreslås att i regeringens proposition tas in en specialbestämmelse om teknisk övervakning. Med anledning av det mer omfattande utredningsarbete som nämns ovan föreslås att bestämmelsen tas in i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet. Dessa befogenheter avses i ett senare skede tas in i den lagstiftning som gäller de behöriga myndigheterna i samband med att ändringar görs i nämnda lagar.

Enligt det föreslagna 1 mom. har polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket utöver vad som bestäms någon annanstans i lag rätt att, efter att på förhand ha meddelat detta, på området för en sådan finsk hamnanläggning som avses i denna lag och på sådana platser till vilka allmänheten har tillträde, företa sådan teknisk övervakning som avses i 3 kap. 28 § 1 mom. 1 punkten polislagen för genomförande av sjöfartsskyddet. Den nya specialbestämmelsen begränsar därmed inte tillämpningsområdet för de gällande allmänna bestämmelserna om teknisk övervakning som gäller polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket.

Teknisk övervakning kan endast ske på platser som allmänheten har tillträde till. Teknisk övervakning får dock inte ske på platser som omfattas av hemfriden, på toaletter, i omklädningsrum eller på någon annan motsvarande plats, eller i personalutrymmen eller arbetsrum som anvisats arbetstagnarna för deras personliga bruk.

I det föreslagna 1 mom. nämnda myndigheter får placera anordningar som

används för teknisk övervakning i hamnanläggningen om detta inte medför oskälig olägenhet för hamninnehavaren.

Syftet med den föreslagna paragrafen är att avvärja allvarliga hot mot sjöfartsskyddet, såsom terrorism. Därför föreskrivs i paragrafens 1 mom. om rätten att i den tekniska övervakningen även använda upptagning av ljud eller bild, när detta är nödvändigt i syfte att förhindra sådana terroristbrott som avses i 34 a kap. strafflagen samt i syfte att identifiera personer som är efterlysta för brott som avses i nämnda kapitel eller som på sannolika skäl misstänks för att ha gjort sig skyldiga till sådana brott. I 34 a kap. strafflagen, till vilket hänvisas i förslaget till bestämmelser, föreskrivs om terroristbrott. Att polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket har rätt att använda upptagande teknisk övervakning för att förhindra brott som avses i nämnda kapitel i strafflagen är ändamålsenligt med tanke på den föreslagna lagen och de internationella förpliktelser som utgör bakgrund till den.

Polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket har enligt det föreslagna 2 mom. rätt att av hamninnehavaren och redaren till sitt förfogande få övervakningsmaterial från tekniska anordningar som fortlöpande förmedlar eller tar upp bilder och som av hamninnehavaren eller redaren placerats i en sådan finsk hamnanläggning eller ombord på ett sådant finskt fartyg som avses i denna lag, ifall för hamnanläggningen eller fartyget fastställts skyddsnivå 2 eller 3 i enlighet med koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, vilken ingår i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen.

Både i hamnarna och ombord på finska fartyg, i synnerhet passagerarfartyg, finns på allmänna platser utrustning som lämpar sig för kameraövervakning och som installerats av hamninnehavarna och rederierna. Vissa rederier har även avancerade tekniska system genom vilka det material som samlats in genom kameraövervakning skickas till en central för övervakning och styrning i land. Med beaktande av den föreslagna lagstiftningens primära syfte, som är att avvärja hot mot sjöfartssäkerheten, är det absolut nödvändigt att de behöriga

myndigheterna i situationer av höjd beredskap till sitt förfogande får det material som avses ovan och som upptagits såväl i finska hamnanläggningar som ombord på finska fartyg.

Såsom konstaterats ovan ingår i den gällande lagstiftningen inga uttryckliga bestämmelser om hur de upptagningar som erhållits genom teknisk övervakning kan användas och behandlas. Därför föreslås att i paragrafens 3 mom. tas in en bestämmelse som eliminerar de nuvarande tolkningsproblemen och tryggar vanliga resenärers integritetsskydd. Det föreslås att på uppgifter som erhålls med hjälp av teknisk övervakningsutrustning tillämpas bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999) eller vad som i övrigt bestäms om skydd av personuppgifter, oberoende av om upptagningarna utgör ett sådant personregister som avses i nämnda lag eller inte.

På upptagningar avses bli tilläpade förutom de allmänna bestämmelserna i personuppgiftslagen även de specialbestämmelser som hänför sig till varje förvaltningsområde och som gäller behandling av personuppgifter. I fråga om polisen finns sådana specialbestämmelser i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003), i fråga om tullverket i tullagen och i fråga om gränsbevakningsväsendet i lagen om gränsbevakningsväsendet.

19 §. *Lämnande av elektroniska uppgifter till en behörig myndighet.* Den behöriga myndigheten kan på egen bekostnad enligt paragrafens 1 mom. ordna ett system med hjälp av vilket den kan ta emot och behandla sådana uppgifter som avses i 17 och 18 §. Den behöriga myndigheten svarar även för kostnader för anslutningen av systemet. Med system avses i paragrafen t.ex. teknisk kontakt mellan redaren eller hamninnehavaren och en myndighets databaser.

Redaren och hamninnehavaren har enligt 2 mom. rätt att av statens medel få ersättning för omedelbara kostnader för investeringar i, användning och underhåll av system, utrustning och programvara som skaffats enbart för de behov som den behöriga

myndigheten uppgett. Redaren och hamninnehavaren har rätt att av statens medel få ersättning även för omedelbara kostnader som orsakas av en åtgärd som den behöriga myndigheten förordnat.

Bestämmelsen är nödvändig på grund av 15 § grundlagen, som gäller egendomsskydd. Med de omedelbara kostnader som skall beaktas avses i bestämmelsen t.ex. kostnader som förorsakas av planeringen av program som är nödvändig för samlandet av information. Omedelbara kostnader som hänför sig till användningen och upprätthållandet av system är t.ex. arbetskraftskostnader. Omedelbara kostnader är dessutom kostnaderna för anskaffning av teknisk apparatur och andra hjälpmedel.

Redaren och hamninnehavaren bör sträva efter att göra investeringarna så förmånligt som möjligt och i enlighet med myndigheternas önskemål.

Enligt 2 mom. bestämmer kommunikationsministeriet om ersättning för kostnader. Ministeriet avgör alltså vilka kostnader som är omedelbara och som skall ersättas. Ministeriet fastställer också ersättningsbeloppet. Besvär över beslut som ministeriet fattat i ärendet får anföras hos högsta förvaltnings- domstol enligt de villkor som förvaltningsprocesslagen (586/1996) ställer.

Redaren och hamninnehavaren får enligt 3 mom. inte använda system, utrustning eller programvara som bekostats av myndigheten för sin kommersiella verksamhet. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att företag inte drar ekonomisk nytta av de investeringar som är nödvändiga för skötseln av myndighetsuppgifterna.

Bestämmelsen anger att kostnaderna ersätts av statliga medel. I bestämmelsen tas inte ställning till frågan om vilket ministeriums eller förvaltningsområdes budget som kostnaderna anvisas till. Frågan avgörs i annat sammanhang.

Lagrummet motsvarar 98 § kommunikationsmarknadslagen (393/2003). Bestämmelsen gäller samma slags lämnande av uppgifter.

20 §. *Avhjälpan av brister och tvångsmedel.* I propositionen föreslås att ett tvåstegsförfarande tas i bruk när

Sjöfartsverket upptäcker att hamninnehavaren inte iakttar bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd eller bestämmelserna i lagförslaget. Ett motsvarande förfarande ingår för fartygens del i 4 § 3 punkten, där det hänvisas till de kontrollåtgärder som anges i artikel 9 i förordningen om sjöfartsskydd och i kapitel XI-2 regel 9 i bilagan till SOLAS-konventionen.

Det första skedet innebär att man meddelar anvisningar för att avhjälpa bristerna. Detta skall ske först efter att hamninnehavaren hörts i ärendet. Med anledning av sakens natur skall anvisningarna i allmänhet meddelas i skriftlig form. Mottagaren skall i allmänhet ges tillfälle att avhjälpa bristerna.

Om situationen fortgår trots anvisningarna, kan Sjöfartsverket fatta ett beslut som förpliktar till att vidta åtgärder inom en bestämd tid. Om saken inte tål dröjsmål kan ett sådant beslut också fattas utan att anvisningar först meddelas. Åtgärderna förutsätter i allmänhet hörande.

Om hamninnehavaren motsätter sig kontroll, inte lämnar det material som avses i 17 eller 18 §, inte iakttar en sådan föreskrift som avses i 1 mom. eller underlåter att avhjälpa en brist eller ett missförhållande inom den frist som Sjöfartsverket fastställt, får Sjöfartsverket enligt prövning avbryta arbetet vid hamnanläggningen tills felet eller bristen har avhjälpats eller materialet har överlämnats.

Sjöfartsverkets beslut skall iakttas omedelbart. Polismyndigheten och hamninnehavaren skall utan dröjsmål informeras om beslutet.

21 §. *Samarbetet mellan behöriga myndigheter.* I lagrummet åläggs de behöriga myndigheterna en skyldighet att bistå varandra. En sådan situation som avses i lagrummet kan bli aktuell om någon försöker förhindra eller störa en i lagförslaget avsedd kontroll eller annan åtgärd eller om hamninnehavaren, redaren eller fartygets befälhavare inte iakttar de bestämmelser som en behörig myndighet utfärdat med stöd av denna lag.

För att förhindra att den olovliga verksamheten fortgår har de behöriga myndigheterna rätt att inom ramarna för sina

befogenheter använda alla sådana maktmedel som med hänsyn till omständigheterna kan anses behövliga.

22 §. *Ersättande av kostnader.* Sjöfartsverket skall ha rätt att uppbära en avgift för utförandet av skyddsutredningar och för godkännandet av skyddsplaner samt för utfärdandet av certifikat. Vid fastställandet av denna avgift iakttas vad som bestäms i lagen om grunderna för avgifter till staten.

Enligt 4 § 1 mom. lagen om grunderna för avgifter till staten skall följande prestationer vara avgiftsbelagda, om det inte finns grundad anledning för avgiftsfrihet:

- 1) varor som en statlig myndighet har producerat,
- 2) tjänster som har tillhandahållits på beställning eller annars på uppdrag av någon,
- 3) beslut som har fattats med anledning av en ansökan,
- 4) temporär överlåtelse av nyttjanderätter och andra rättigheter, samt
- 5) övrig verksamhet, när prestationen utförs till följd av en åtgärd av mottagaren.

Enligt 4 § 2 mom. lagen om grunderna för avgifter till staten skall en prestation vara avgiftsbelagd i synnerhet om också någon annan än en statlig myndighet utför den eller en jämförbar prestation mot avgift eller om prestationen hänförs till mottagarens ekonomiska verksamhet. Det är således motiverat att Sjöfartsverket skall ha rätt att uppbära de föreslagna avgifterna.

Enligt 6 § 1 mom. lagen om grunderna för avgifter till staten skall storleken på den avgift som staten uppbär för en offentligrättslig prestation motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen (självkostnadsvärde).

Avgiften fastställs på samma sätt som för övriga prestationer inom kontrollen av sjöfarten. Om avgifterna för dessa prestationer föreskrivs i kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1308/2003) som utfärdats med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten. I detta sammanhang är det fråga om en sådan offentligrättslig prestation enligt självkostnadsvärdet vars grund för timdebitering är de kostnader som hänförs sig

till besiktningar och inspektioner dividerade med antalet fakturerade arbetstimmar.

Det föreslås att de avgifter som uppbärs för certifikat skall vara offentlighetsrättsliga prestationer med fasta avgifter.

Det föreslås inte att avgift skall uppbäras för den egentliga övervakningen av fartyg och hamnanläggningar. Detta föreslås gälla både finska och utländska fartyg. Det föreslås dock att det i lagen skall tas in en bestämmelse ifall det vid de kontroller som avses i lagen upptäcks brister som berättigar till stannande av fartyget, begränsning av dess användning eller avbrytande av arbetena i hamnanläggningen och ifall Sjöfartsverket tvingas utföra ytterligare kontroller på fartyget eller i hamnanläggningen. I dylika fall skall redaren, dennes representant i Finland eller hamninnehavaren ersätta alla kostnader som de extra kontrollerna föranleder.

23 §. *Behandling och hemlighållande av information.* Det föreslås att information som ingår i skyddsutredningar och skyddsplaner endast får behandlas av de personer som en behörig myndighet har anvisat för uppgiften, av redaren, fartygets eller hamnanläggningens skyddschefer samt av de personer som de skyddschefer anvisat för uppgiften. Således skall man vid myndigheten, liksom på fartyget, i hamnanläggningen och vid rederiet, anvisa vilka personer som har rätt att behandla dessa uppgifter. Uppgifterna skall också förvaras på ett sådant sätt att inte någon utomstående kan få kännedom om dem.

De uppgifter som ingår i skyddsutredningar och skyddsplaner samt omständigheter som anknyter till genomförandet av skyddsutredningarna och skyddsplanerna är sekretessbelagda. Tystnadsplikten gäller personer som är anställda hos redaren, på fartyget eller i hamnanläggningen eller personer som sörjer för skyddsarrangemangen hos dessa.

Det är nödvändigt att utfärda bestämmelser om tystnadsplikten, eftersom det av skyddsutredningarna och skyddsplanerna i detalj framgår på vilket sätt fartyget eller hamnanläggningen har planerat att avvärja terroråd. Om uppgifter som framgår av dessa dokument kommer till utomståendes

kännedom uppstår ett hot mot säkerheten. Skyddsutredningarna och skyddsplanerna innehåller dessutom information som hör samman med affärs- eller yrkeshemligheter.

Enligt 24 § 1 mom. 7 punkten lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är handlingar som gäller skyddsarrangemang för personer, byggnader, inrättningar, konstruktioner samt data- och kommunikationssystem och genomförandet av arrangemangen myndighetshandlingar som är sekretessbelagda. Ur sådana handlingar får uppgifter utlämnas endast om det är uppenbart att utlämnandet av uppgifter inte äventyrar genomförandet av syftet med skyddsarrangemangen. Denna bestämmelse gäller endast myndigheter. I paragrafens 3 mom. finns en hänvisning till bestämmelsen. Enligt lagförslaget får dock även andra personer behandla information som ingår i säkerhetsutredningar och skyddsplaner.

24 §. *Förseelse mot sjöfartsskyddet.* I artikel 14 i förordningen om sjöfartsskydd förutsätts att påföljderna vid brott mot förordningen skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. Därför föreslås en bestämmelse om att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den informationsskyldighet som avses i 14 § eller inte iakttar det beslut eller den föreskrift Sjöfartsverket meddelar med stöd av lagens 20 §, skall dömas till böter för förseelse mot sjöfartsskyddet, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lagen.

Bestämmelsen skall vara sekundär i förhållande till sådana bestämmelser där det eventuellt föreskrivs ett strängare straff för samma förseelse.

Det föreslås att ingivande av osant intyg till en behörig myndighet skall bestraffas med stöd av 16 kap. 8 § strafflagen. Bestämmelsen skall bl.a. gälla fall där Sjöfartsverket får felaktiga, i 14 § avsedda uppgifter om ett fartyg.

25 §. *Brott mot tystnadsplikten.* I fråga om brott mot den tystnadsplikt som anges i 23 § hänvisas i paragrafen till de bestämmelser i strafflagen som gäller detta.

26 §. *Ändringssökande.* När det gäller sökande av ändring i ett beslut som en behörig myndighet utgående från

förordningen om sjöfartsskydd har fattat enligt denna lag tillämpas förvaltningsprocesslagen. Ändring söks hos en förvaltningsdomstol och till förvaltningsbeslutet fogas en sådan besväransvisning som avses i 47 § förvaltningslagen (434/2003).

Förvaltningsdomstolen skall utan dröjsmål behandla ärenden som gäller ändringssökande. Detta är påkallat eftersom de beslut som avses i denna lag inte tål dröjsmål.

Ändringssökandet utgör inte hinder för att ett fartyg stannas, verksamheten vid ett fartyg eller en hamnanläggning begränsas eller ett beslut om en i 12 § avsedd tvångsåtgärd som hänför sig till en person verkställs, om inte besvärmyndigheten förordnar något annat.

5 kap. **Ikraftträdande**

27 §. *Ikraftträdandebestämmelse.* Paragrafen innehåller en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse enligt vilken det föreskrivs om lagens ikraftträdande genom förordning av statsrådet. Enligt paragrafen har myndigheterna rätt att vidta sådana förberedande åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter innan lagen träder i kraft.

Avsikten är att genom en förordning om ikraftträdande föreskriva att en i 10 § 2 mom. avsedd person som utför en säkerhetskontroll inom två år efter det att lagen har trätt i kraft bör uppfylla de villkor som ställs i fråga om godkännande som ordningsvakt. Personen bör dock ha polisens godkännande för uppgiften redan när lagen träder i kraft.

Ändringarna av bilagan till konventionen och den kod som hör samman med dem träder internationellt i kraft den 1 juli 2004. EG:s förordning om sjöfartsskydd träder i kraft samtidigt.

2.3. **Lag om ändring av fartygsregisterlagen**

1 §. *Fartygsregistret, registreringspliktiga fartyg och historikregistret.* Fartygsregistret består i dagens läge av ett fartygsregister och ett fartygsbyggnadsregister. För registermyndigheten föreskrivs en ny uppgift

i form av en skyldighet att föra ett historikregister över de finska passagerarfartyg i internationell fart och de finska lastfartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 500. Till paragrafen fogas en bestämmelse i ärendet och ändringen skall också noteras i rubriken. Fiskefartyg och mindre lastfartyg är inte registreringspliktiga.

4 §. *Registermyndigheterna och registerområdena.* Bestämmelsen innehåller en hänvisning till det nya 2 a kap. som gäller historikregistret. I fartygsregisterlagen avses med registermyndighet registeransvarig.

5 §. *Registrets offentlighet.* Det föreslås att 5 § skall upphävas. Enligt den gällande 5 § är fartygsregistret och handlingar som hör till det offentliga. Lagrummet ger inte någon möjlighet att förordna att vissa handlingar skall vara sekretessbelagda. Enligt lagrummet är offentligheten inte heller beroende av handlingens art. Denna bestämmelse står inte i överensstämmelse med lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Vissa fartygsregisterhandlingar är sådana att det med hänsyn till skyddsbestämmelserna för fartyg och hamnanläggningar inte är motiverat att förordna att de skall vara offentliga. Sådana handlingar är t.ex. fartygens konstruktionsritningar. Därför föreslås att 5 § upphävs, varvid lagen inte innehåller något yttrande om handlingars offentlighet. De frågor som gäller handlingars offentlighet avgörs då enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

12 §. *Rättande av fel.* Genom förvaltningslagen, som trädde i kraft vid ingången av år 2004, upphävdes lagen om förvaltningsförfarande (598/1982). I paragrafen föreslås att det skall hänvisas till förvaltningslagen i stället för lagen om förvaltningsförfarande. I övrigt föreslås inga ändringar i paragrafen.

2 a kap. **Historikregistret**

13 a §. *Registerföring.* Paragrafen innehåller en grundläggande bestämmelse om det sätt på vilket historikregistret skall föras och om syftet med registret. I registret

lagras oavbruten och fortlöpande information om vissa uppgifter gällande fartyg. Tidigare uppgifter raderas inte ur registret när nya uppgifter registreras. Uppgifterna erhålls i första hand genom anmälningar som görs av redaren, men också av registermyndigheten i fartygets tidigare flaggstat, om flaggstaten är en av SOLAS-konventionens fördragsslutande stater. I paragrafen beaktas också myndighetens möjligheter att skaffa kompletterande uppgifter. Syftet med registret är att det till fartygens förfogande skall utfärdas ett uppdaterat dokument som åtminstone inbegriper de uppgifter som föreslås ingå i 13 b §. Hos registermyndigheten finns vid sidan av de egentliga registeruppgifterna även det underrättelsematerial och annat sådant material som utgör grund för uppgifterna. Materialet förvaras i form av en manuell akt om fartyget. Akten skall sannolikt inte innefatta personuppgifter.

För att förenhetliga innehållet i registren fastställer IMO en modell för registret och anvisningar för upprätthållandet av registret. I kapitel XI-1 regel 5 punkten 5.1 i bilagan till SOLAS-konventionen fastställs att språket skall vara engelska, franska eller spanska. Det föreslås att språket i den finländska registerföringen skall vara engelska. De uppgifter som skall föras in i registret kan även levereras på finska eller svenska. Uppgifter som gäller den tid fartyget varit registrerat i en annan flaggstat får ingå i registret också på de övriga språk som fastställts för registret. Registeruppgifter får inte avlägsnas och registrets innehåll får inte göras oläsligt.

13 b §. *Registrets innehåll.* I fartygsregistret finns inte vissa uppgifter som krävs för historikregistret. Registreringsplikten skall till dessa delar kompletteras. Det föreslås att registret skall innehålla namn-, adress- och sifferuppgifter samt datum. Till de centrala nya uppgifterna hör namnet på det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget, namnet på fartygets eventuella bareboat-befraktare, namnet på den administration eller erkända organisation som utfärdat det intyg om överensstämmelse som avses i den internationella säkerhetsorganisationskoden

samt namnet på den administration eller den erkända skyddsorganisation som till fartyget utfärdat det skyddscertifikat som avses i bilaga II till förordningen om sjöfartsskydd.

I paragrafen anges historikregistrets hela innehåll, utan särskiljande av de uppgifter som redan ingår i fartygsregistret. Uppgifterna behöver självfallet inte registreras två gånger. Eftersom registret kan innehålla uppgifter från tiden i flera olika flaggstater, skall flaggstaten nämnas också för Finlands del. Förteckningen motsvarar kapitel XI-1 regel 5 punkt 3 i bilagan till SOLAS-konventionen.

13 c §. *Redarens och befälhavarens skyldigheter.* Redaren skall till registerföraren anmäla de uppgifter om fartyget som avses i 13 b § och de ändringar som skett i fråga om dessa uppgifter. De först nämnda uppgifterna skall uppges när fartyget blir finskt och de sist nämnda senast 30 dagar efter att ändringen skett. Redaren skall dessutom uppges den nya flaggstaten när fartyget övergår från Finland till en annan stat. Redaren eller befälhavaren skall förvara dokumentet ombord på fartyget, tillåta att det granskas och ansvara för att dokumentet blir kvar på fartyget när fartyget får en ny ägare eller befraktare eller när en motsvarande förändring sker.

13 d §. *Registermyndighetens skyldigheter.* Registermyndigheten skall i historikregistret införa uppgifter om finska fartyg och de ändringar som skett i fråga om uppgifterna, så att man ur registret alltid kan få både uppdaterad information och information om bakgrunden till ändringarna. När en registrerad uppgift ändras skall registermyndigheten så fort som möjligt och senast inom tre månader från att ändringen skett till fartyget utfärda antingen ett korrigerat eller uppdaterat historikdokument eller en rättelse av dokumentet. När uppgifter som antecknats i dokumentet ändras och registreringen av ändringen i registret fördröjs, skall redaren eller fartygets befälhavare få rätt att rätta historikdokumentet för att ändringen skall framgå. I dylika fall skall redaren utan dröjsmål underrätta registermyndigheten om rättelsen.

När en redare överför ett fartyg från

Finland till en annan stats flagg och redaren i enlighet med 13 c § meddelat registermyndigheten namnet på denna stat, skall registermyndigheten sända ett exemplar av ett sådant historikdokument som gäller den tid under vilken fartyget seglade under finsk flagg till den behöriga myndigheten i den nya flaggstaten.

13 e §. *Tillämpningen av lagens övriga bestämmelser.* Det föreslås att paragrafen skall innehålla en uppräknig av de bestämmelser i fartygsregisterlagen som till tillämpliga delar gäller historikregistret.

13 f §. *Rättelseyrkande och ändringssökande.* Historikregistret består i faktauppgifter och därför är ändringssökande i allmänhet onödigt. Eftersom det också för registerföraren är viktigt att registret innehåller riktig information, skall felet i första hand rättas i enlighet med förvaltningslagens bestämmelser. För den händelse att det ändå skulle uppstå tolkningsproblem i fråga om registermyndighetens beslut bestäms att det primära rättsmedlet skall vara rättelse. Rättelseyrkande görs hos registermyndigheten. I beslut som fattas med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen.

Rättelseyrkandet och ändringssökandet gäller enbart de fel som registermyndigheten själv har begått. Till dessa fel räknas även de fel som uppstått när uppgifter ur ett utländskt dokument har överförts till det finska historikregistret.

Enligt lagens 36 § får ändring i registermyndighetens slutliga beslut angående registrering av fartyg eller inskrivning av äganderätten i fartyg sökas genom besvär hos Helsingfors hovrätt. Detta är motiverat eftersom förandet av fartygsregistret också innefattar fastställande av inteckningar. Med registermyndighetens beslut avses alla sådana beslut av registermyndigheten som innebär att ett ärende som är under behandling avslutas.

De nya uppgifter som det föreslås att enligt ändringen av kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen skall anförtros fartygsregistermyndigheten är inte av samma art som registermyndighetens övriga

uppgifter. Till förandet av historikregistret hänförs sig beslut som kan jämföras med de administrativa uppgifter som ankommer på Sjöfartsverket. I besluten är administrativa besvär det normala sätt på vilket ändring söks. Därför är det i dessa ärenden motiverat att iaktta samma förfarande för ändringssökande som i allmänhet iakttas när det anföras besvär gällande en förvaltningsmyndighets beslut.

43 §. *Straffstadganden.* Det föreslås att paragrafens 2 mom. ändras så att den innehåller en straffbestämmelse beträffande brott mot redarens och fartygets befälhavares skyldigheter i fråga om historikregistret. Den nuvarande bestämmelsen i 2 mom. blir ett nytt 3 mom.

Ikraftträdande. Om ikraftträdandet av lagen föreskrivs genom förordning av republikens president, eftersom den liksom lag 1 gäller det nationella ikraftsättandet av bilagan till konventionen.

Närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

I propositionen föreslås att myndigheterna skall ha rätt att vidta sådana förberedande åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter innan lagen träder i kraft. Detta är påkallat på grund av den strama tidtabell för ikraftträdandet som gäller i fråga om ändringarna av bilagan till konventionen och den kod som hör samman med ändringarna.

2.4. Lag om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet

9 a §. *Gränsbevakningsväsendets uppgifter och särskilda befogenheter för ökande av säkerheten ombord på fartyg och i hamnanläggningar.* Det föreslås att en ny 9 a § fogas till lagen.

Det föreslås att paragrafens 1 mom. skall innehålla en med tanke på informationen nödvändig hänvisningsbestämmelse till den föreslagna lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet.

I 2 § 1 punkten lagen om gränsbevakningsväsendet, nedan gränsbevakningslagen, definieras gränsbevakningsväsendets

bevakningsområde. Förutom att gränsbevakningsväsendets befogenheter är begränsade i materiellt hänseende är de också territoriellt begränsade. I samband med den pågående totalreformen av gränsbevakningslagen har man bestämt sig för att frångå den territoriella begränsningen av befogenheterna som nationellt sett utgör ett undantag och som orsakar olägenhet för den praktiska verksamheten. Tillsvidare är dock gränsbevakningsväsendets befogenheter begränsade områden i anslutning till gränsövergångsställen och områden i anslutning till sjöbevakningsstationerna i de kommuner som gränsar till havet. Denna begränsning är betydande för denna proposition.

Eftersom det i förslaget till lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet föreslås att gränsbevakningsväsendet skall anförtros uppgifter också på sådana hamnområden som inte hör till gränsbevakningsväsendets bevakningsområde, föreskrivs i 2 mom. om gränsbevakningsväsendets befogenheter på ett i lagen om skydd av sjöfart avsett fartyg och hamnområde, oberoende av bevakningsområde. Bestämmelsen utgör därmed ett undantag från den huvudregel som ingår i 2 § 1 mom. gränsbevakningslagen. Denna ändring är dock nödvändig med tanke på den praktiska verksamheten och dessutom överensstämmer den med den linje som följs i samband med totalrevideringen av gränsbevakningslagen.

I 9 § gränsbevakningslagen bestäms om gränsbevakningsväsendets rätt att på polisens begäran i enstaka fall sköta sådana i polislagen avsedda brådskande polisuppgifter för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet som polisen inte utan dröjsmål kan sköta. I praktiken sköter gränsbevakningsväsendet ett stort antal polisuppgifter i glesbygden, t.ex. inom skärgården i havsområdet. Gränsbevakningsväsendet har i sin verksamhet erfarenhet av att ta hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna och av att iakttäta principen om den lindrigaste metoden i de situationer där maktmedel används. På basis av dessa faktorer, samt

med hänsyn till gränsbevakningsväsendets ovan nämnda aktionsberedskap, anförtros gränsbevakningsväsendet enligt 3 mom. i konkreta risksituationer inom sjöfarten de sedvanliga befogenheter som polisen har enligt 2 kap. polislagen. I egenskap av den myndighet som ansvarar för upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet tar polisen över ledningen av operationen så fort den har möjlighet till det.

Ikraftträdande. Det föreslås att tidpunkten för lagens ikraftträdande skall bestämmas genom förordning av statsrådet, eftersom lagen hänför sig till EG:s förordning om sjöfartsskydd. I propositionen föreslås att myndigheterna skall ha rätt att vidta sådana förberedande åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter innan lagen träder i kraft. Detta är påkallat på grund av den strama tidtabell som gäller i fråga om ändringarna av bilagan till konventionen och den EG-förordning som hör samman med ändringarna. Dessa träder i kraft internationellt den 1 juli 2004.

3. Ikraftträdande

Det föreslås att tidpunkten för ikraftträdandet av blankettlagen om sättande i kraft av bilagan till konventionen (lag 1) och lagen som innehåller de materiella bestämmelserna (lag 3) skall bestämmas genom förordning av republikens president, eftersom det är fråga om ikraftträdande av internationella förpliktelser. I fråga om de andra föreslagna lagarna (2 och 4) föreslås i normal ordning att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms genom förordning av statsrådet, eftersom dessa lagar inte längre direkt gäller ikraftsättandet av konventionen utan hänför sig till EG:s förordning om sjöfartsskydd. Det är således fråga om ärenden som avgörs av EU, och dessa hör enligt grundlagen till statsrådet.

De ändringar av bilagan till SOLAS-konventionen som avses i propositionen anses enligt artikel VIII punkt (b)(vi)(2)(bb) i konventionen ha godkänts den 1 januari 2004, om inte mer än 1/3 av de fördragsslutande parterna eller de fördragsparter vars sammanlagda andel av världshandelsflottan utgör minst 50 %

invänder mot ändringarna. Om ändringarna anses ha blivit godkända träder de enligt artikel VIII punkt (b)(vii)(2) i konventionen i kraft den 1 juli 2004, med undantag av de fördragsslutande regeringar som har invänt mot ändringarna och som inte har återtagit sin invändning.

Det nya kapitlet XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och den därtill hörande ISPS-koden samt kapitel XI-1 innehåller bestämmelser som i Finland hör till området för lagstiftningen. Ändringarna i konventionen kräver därmed riksdagens godkännande. Därför har Finland varit tvungen att invända mot ändringarna. Finland har dock som mål att återta sin invändning före det datum ändringarna avses träda i kraft internationellt, den 1 juli 2004.

Beträffande ändringarna i fartygsregisterlagen tar man i betraktande att historikregistret inte behöver innehålla uppgifter om tiden före lagens ikraftträdande. Det är dock önskvärt att även äldre uppgifter införs i registret, så att registret redan från början kan fylla sin funktion. Efter att lagen har trätt i kraft kommer det att kontrolleras att det finns ett historikdokument ombord på fartygen. Detta kommer i praktiken ofta att kontrolleras först i samband med den första besiktningen eller vid de inspektioner som hamnstaterna utför.

4. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordningen

4.1. Behovet av riksdagens samtycke

94 § grundlagen handlar om godkännandet av internationella förpliktelser och uppsägningen av dem. Enligt 1 mom. godkänner riksdagen sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande.

Till de bestämmelser som av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande hör bl.a. de internationella förpliktelser som

rör riksdagens budgetmakt. De bestämmelser där staten förorsakas omedelbara kostnader har i praktiken ansetts vara sådana förpliktelser. Såsom det framgår av bedömningen av propositionens verkningar orsakar denna proposition staten såväl engångsutgifter som årliga utgifter om hundratusentals euro.

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis skall en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en sådan grundläggande fri- eller rättighet som är tryggt i grundlagen. En bestämmelse skall likaledes anses höra till området för lagstiftningen om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen skall föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas om den i lag. En bestämmelse hör till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en gällande bestämmelse som har utfärdats genom lag i Finland (GrUU 11/2000 rd, 12/2000 rd och 45/2000 rd).

SOLAS-konventionen förelades aldrig riksdagen för godkännande. Uttrycket i 94 § grundlagen om området för lagstiftningen skall dock tolkas på basis av grundlagen och utgående från praxis i grundlagsutskottets senaste utlåtanden. Eftersom de ändringar av kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen, det nya kapitlet XI-2 samt del A i ISPS-koden innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, skall riksdagens godkännande begäras för ändringarna av konventionen.

Europaparlamentet och rådet har den 31 mars 2004 givit förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr /2004, som täcker bestämmelserna i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och bestämmelserna i ISPS-koden. Ändringarna av bilagan till konventionen och ISPS-koden omfattas därmed till dessa delar av gemenskapens behörighet. Enligt grundlagens tolkningspraxis gäller

riksdagens behörighet för godkännande inte de delar som ingår i gemenskapens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Det är endast stater som kan utgöra SOLAS-konventionens fördragsslutande parter. Därför agerar Finland när det gäller ändringarna av bilagan till konventionen också för gemenskapen och utnyttjar dess behörighet. Till dessa delar är det fråga om ett i 93 § 2 mom. grundlagen avsett ärende som till sitt innehåll och sina verkningar kan jämföras med ett ärende för unionen och för vars beslutsfattande statsrådet svarar, om inte beslutet kräver godkännande av riksdagen. Det bör anses att riksdagens behörighet för godkännande i ett dylikt fall också utvidgas till att omfatta de bestämmelser som avses i 94 § grundlagen beträffande vilka Finland utnyttjar gemenskapens behörighet.

Bestämmelserna i kapitel XI-1 och i det nya kapitlet XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen och bestämmelserna i den därtill anknutna ISPS-koden är på många punkter förknippade med det gällande finska systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna.

I de nya bestämmelserna i kapitel V och i vissa bestämmelser i kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen uppställs nya krav på apparatur och dokument för fartygen. Om dessa bestäms enligt 1 kap. 8 § sjölagen genom förordning. Dessa ändringar hör inte till området för lagstiftningen och innehåller inte heller i övrigt sådana bestämmelser som kräver riksdagens godkännande. Bestämmelserna i dessa ändringar är till sin karaktär tekniska och de berör endast en begränsad målgrupp.

I kapitel XI-1 regel 5 krävs att fartygen skall ha en fartygshistorik som utfärdats av administrationen i flaggstaten. I fartygsregisterlagen föreskrivs om fartygsregistret, om de fartyg som skall registreras i detta register, om skyldigheten att göra anmälan till fartygsregistret samt om andra frågor som anknyter till registreringen av fartyg. Det föreslås att det i fartygsregisterlagen också skall föreskrivas om registreringen av uppgifter om fartygs historia.

De särskilda bestämmelserna för ökat sjöfartsskydd som ingår i kapitel XI-2 i

bilagan hör till stor del till området för lagstiftningen. I 119 § grundlagen föreskrivs om statsförvaltningens organ. Enligt 2 mom. skall de allmänna grunderna för statsförvaltningens organ regleras genom lag, om deras uppgifter omfattar utövning av offentlig makt. Med allmänna grunder avses i bestämmelsen främst namnet på en enhet, enhetens verksamhetsområde eller dess huvudsakliga uppgifter. I synnerhet reglerna 3, 7, 9, 11, 12 och 13 i kapitel XI-2 i bilagan hänför sig till myndigheternas verksamhetsområden och till uppgifter om vilka det föreskrivs i lag.

Även de flesta bestämmelser om fartyg, bolag och hamnanläggningar i bilagens kapitel XI-2 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Till dessa bestämmelser hör åtminstone regel 4 om krav på rederier och fartyg, regel 5 om rederiers särskilda ansvar, regel 8 om befälhavarens befogenheter vad gäller fartygets säkerhet och sjöfartsskydd, regel 9 inbegripande fartygs informationsskyldighet och regel 10 om krav på hamnanläggningar.

Det föreslås att bestämmelser om övervakningen av hur bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd efterlevs skall utfärdas genom lag. I lagen anvisas både privata instanser och myndigheter uppgifter som är förknippade med fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner. Fartygen åläggs skyldighet att göra en skyddsutredning och göra upp en skyddsplan samt överlåta skyddsplanen till Sjöfartsverket för godkännande. Sjöfartsverket utför en skyddsanalys av hamnarna, på basis av vilken hamninnehavaren skall göra upp en skyddsplan som Sjöfartsverket godkänner. Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket anförtros nya rättigheter och skyldigheter. Dessa frågor regleras i den föreslagna lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet.

4.2. Behandlingsordning

Förslaget till lag om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar

dem och om tillsyn över skyddet innebär till vissa delar ett ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna som är tryggade i grundlagen.

I lagförslagets tredje kapitel föreslås att bestämmelser skall utfärdas om säkerhetskontroller och andra åtgärder som ökar säkerheten. Dessa bestämmelser inskränker det skydd för privatlivet som regleras i 10 § grundlagen. Med privatliv avses bl.a. en persons rätt att bestämma över sig själv och sin kropp. Enligt bestämmelsen i 10 § grundlagen förutsätts att staten undviker att godtyckligt eller utan godtagbar anledning vidta åtgärder som kränker en medborgares privatliv. I 7 § grundlagen bestäms att var och en har rätt till personlig frihet och integritet, som inte får kränkas godtyckligt eller utan laglig grund.

I 12 § i lagförslaget bestäms om tvångsåtgärder som hänför sig till en person. Enligt bestämmelsen kan en person förvägras tillträde till fartyget eller hamnanläggningen eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen. Detta är möjligt om personen vägrar underkasta sig en sådan kontroll som avses i lagen eller om det med fog kan misstänkas att personen utgör ett hot mot sjösäkerheten. Detta inskränker personens rörelsefrihet som regleras i 9 § grundlagen.

Enligt 8 § 3 mom. i lagförslaget har den som utför kontrollerna på fartyget eller i hamnanläggningen rätt att frånta en person de farliga föremål som påträffas i kontrollen eller annanstans eller de ämnen som det enligt lag är förbjudet att inneha. Enligt lagrummet skall de föremål eller ämnen som fråntagits en person överlämnas till polisen eller, om inget hinder föreligger enligt lag, returneras till den kontrollerade personen när denna avlägsnar sig från fartyget eller hamnanläggningen. I 9 § i lagförslaget bestäms dessutom om tillåtna farliga föremål. Enligt bestämmelsen får den som utför kontroller på ett fartyg eller i en hamnanläggning förordna att farliga föremål som en person med stöd av ett behörigt tillstånd eller annars lagligen har rätt att föra med sig, före tillträdet till fartyget eller hamnanläggningen skall överlämnas för att förvaras separat ombord på fartyget eller i

hamnanläggningen. Föremålen skall returneras då personen lämnar fartyget eller hamnanläggningen. Om ett föremål inte då riskfritt kan returneras, skall det överlämnas till polisen antingen för att återlämnas till den person som blivit kontrollerad eller för att genomgå de åtgärder som anges i 24 § polislagen. Dessa föreslagna bestämmelser inskränker en persons egendomsskydd, om vilket föreskrivs i 15 § grundlagen.

Enligt 10 § i lagförslaget har en polisman, en tulltjänsteman, en gränsbevakningsman samt en annan person som polisen har godkänt för uppgiften rätt att utföra en sådan säkerhetskontroll som avses i denna lag. Genom denna bestämmelse görs ingrepp i den näringsfrihet som regleras i 18 § grundlagen. Grundlagsutskottet har ansett att huvudregeln enligt grundlagen är näringsfrihet men att det i undantagsfall är möjligt att kräva tillstånd för näringsverksamhet (t.ex. GrUU 23/2000 rd och 28/2001 rd). Också enligt ett uttryckligt omnämnande i samband med förarbetena inför revideringen av de grundläggande fri- och rättigheterna kommer tillståndsplikten i fråga om näringar delvis att bevaras även efter reformen, särskilt med tanke på skyddet av t.ex. hälsan och säkerheten (RP 309/1993 rd, s. 71—72). I det fall som behandlas talar viktiga och starka samhälleliga intressen för begränsningar av näringsfriheten i form av tillståndsplikt.

I och med den tekniska övervakningen ingrips i det skydd för privatlivet som tryggas i 10 § grundlagen. Det finns ett stort samhälleligt behov av att avvärja hot mot sjösäkerheten. Möjligheten till teknisk övervakning bör i den föreslagna formen anses vara nödvändig med tanke på ett effektivt avvärjande av hoten mot sjösäkerheten.

Teknisk övervakning kan endast ske på platser som allmänheten har tillträde till. Teknisk övervakning får inte ske på platser som omfattas av hemfriden, på toaletter, i omklädningsrum eller på någon annan motsvarande plats, eller i personalutrymmen eller arbetsrum som anvisats arbetstagarna för deras personliga bruk. Föremålen för den tekniska övervakningen skall underrättas om övervakningen på förhand. Upptagning av

bild och ljud i samband med teknisk övervakning får ske endast då detta är nödvändigt i syfte att förhindra terroristbrott samt för att identifiera personer som misstänks ha gjort sig skyldiga till sådant brott. På användningen av upptagningarna tillämpas vad som föreskrivs om skydd av personuppgifter. Ingripandet i skyddet för privatlivet står på så vis i proportion till syftena. Regleringen är därmed även med beaktande av vad som sagts ovan väl avgränsad och exakt.

Grundlagens 15 § har i vissa fall ansetts ge rättigheter, förutom till enskilda personer, även till företag. Detta har beaktats i 19 § i lagförslaget, enligt vilken redaren och hamninnehavaren har rätt att av statens medel få ersättning för omedelbara kostnader för investeringar i, användning och underhåll av system, utrustning och programvara som skaffats enbart för de behov som tillsynsmyndigheten uppgett.

Det är möjligt att inskränka en grundläggande fri- eller rättighet om frågan regleras i en tillräckligt noggrant avgränsad och exakt lag. Genom en lag som stiftats i vanlig lagstiftningsordning kan man inte inskränka kärnområdet för en grundläggande fri- eller rättighet. Principen om kärnområdets okränkbarhet grundar sig på tanken att en grundläggande fri- eller rättighet inte får inskränkas i så stor utsträckning att detta urholkar den grundläggande fri- eller rättigheten på dess innebörd. Grunderna för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna skall vara godtagbara med tanke på systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna och inskränkningarna skall vara påkallade av ett tungt vägande samhälleligt intresse. Inskränkningarna skall ytterligare vara nödvändiga för att syftet i fråga skall kunna uppnås. Inskränkningarna skall till sin omfattning stå i riktig proportion till det rättsliga intresse som skyddas av de

grundläggande fri- och rättigheterna och till det samhälleliga intresse som ligger till grund för inskränkningarna.

Med tanke på de föreslagna bestämmelserna kan tryggheten av andra personers säkerhet och av den allmänna säkerheten anses som sådana vägande samhälleliga skäl för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna som också överensstämmer med systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna.

Ändringarna av konventionen innehåller inte några bestämmelser som gäller en ändring av grundlagen eller av området för riket. Ändringarna av konventionen kan därmed godkännas med en enkel majoritet av röster och förslaget till lag om sättande i kraft av dessa ändringar kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning. Med anledning av de frågor som hänför sig till tolkningen av 94 § 1 mom. grundlagen, är det önskvärt att ett utlåtande av grundlagsutskottet begärs under riksdagsbehandlingen.

Lagförslagen överensstämmer med grundlagen och kan därför stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § grundlagen föreslås

att Riksdagen skall godkänna de ändringar som i London den 12 december 2002 införts i bilagan till den i London år 1974 ingångna internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) samt del A i den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslagen***1.****Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), vilka gjordes den 12 december 2002 i London, gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

Lag

om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Denna lag innehåller de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr , nedan förordningen om sjöfartsskydd.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *behörig myndighet* Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket,
- 2) *hamninnehavare* den som håller en hamnanläggning, samt
- 3) *farligt föremål* ett sådant föremål, en sådan imitation av ett föremål eller ett sådant ämne som kan äventyra eller som kan användas för att äventyra säkerheten ombord

på ett fartyg eller i en hamnanläggning eller de personers säkerhet som befinner sig där.

2 kap.

De behöriga myndigheternas uppgifter

3 §

En behörig myndighets allmänna uppgifter

Den behöriga myndigheten har till uppgift att övervaka att bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och bestämmelserna i denna lag efterlevs.

Gränsbevakningsväsendet, polisen och tullverket skall informera Sjöfartsverket om brister som de observerat i efterlevnaden av de bestämmelser som avses i 1 mom. Sjöfartsverket skall utan dröjsmål vidta åtgärder för att rätta till bristerna. Om en brist till sin karaktär är sådan att dess avhjälpande kräver snabba åtgärder, kan även en annan behörig myndighet vidta omedelbara åtgärder för att rätta till bristen. Myndigheten skall genast informera Sjöfartsverket om detta.

Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet och tullverket skall informera polisen om de allvarliga brister som de observerat i

efterlevnaden av de bestämmelser som avses i 1 mom. med tanke på bedömningen av den skyddsnivå som definieras i kapitel XI-2 regel 1 punkt 1.14 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd.

Den behöriga myndigheten skall, utan hinder av sekretessbestämmelserna, till en annan behörig myndighet lämna information som behövs med tanke på uppnåendet av syftet med denna lag. Informationen kan förmedlas elektroniskt på det sätt som föreskrivs i denna lag.

4 §

Sjöfartsverkets särskilda uppgifter

Sjöfartsverket är den nationella myndighet med ansvar för sjöfartsskyddet som avses i artikel 2.6 i förordningen om sjöfartsskydd. Därutöver har Sjöfartsverket till uppgift att

1) utföra sjöfartsskyddsutredningar av hamnanläggningar, godkänna fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner, besiktiga fartyg samt utfärda certifikat på det sätt som föreskrivs i förordningen om sjöfartsskydd och i denna lag,

2) vidta de kontrollåtgärder som avses i artikel 9 i förordningen om sjöfartsskydd för att säkerställa att ett fartyg som är i finsk hamn uppfyller bestämmelserna i förordningen och, om det finns grundad anledning att misstänka att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i förordningen eller om fartyget inte på begäran uppvisar certifikatet, informera gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullverket om detta samt vidta de behövliga kontrollåtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd,

3) vidta de åtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkt 2.4 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd, för att rätta till fartygets bristande överensstämmelse, om det finns grundad anledning att misstänka att ett fartyg som anlöper finsk hamn inte efterlever bestämmelserna i förordningen, och om bristen inte rättas till eller om det

annars finns grundad anledning att misstänka att fartyget inte efterlever bestämmelserna i förordningen, informera gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullverket om detta samt vidta de behövliga kontrollåtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkt 2.5 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen,

4) godkänna de alternativa skyddsarrangemang som avses i artikel 5.2 i förordningen om sjöfartsskydd och i kapitel XI-2 regel 11 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen, samt vidta de åtgärder som avses i nämnda artikel och regel i syfte att fastställa dessa arrangemang,

5) godkänna de likvärdiga skyddsarrangemang som avses i artikel 5.4 i förordningen om sjöfartsskydd och beträffande dem vidta de åtgärder som avses i artikel 5.4 i förordningen,

6) i behövlig omfattning, effektivt och utan obefogat dröjsmål informera om den skyddsnivå som polisen meddelat verket och om ändringar i denna skyddsnivå samt vid behov ge närmare upplysningar i ärendet,

7) göra de administrativa anmälningar som förordningen om sjöfartsskydd avser, samt

8) utföra övriga uppgifter som föreskrivs för verket i denna lag.

5 §

Gränsbevakningsväsendets särskilda uppgifter

Gränsbevakningsväsendet har, utöver vad som i övrigt bestäms i denna lag, till uppgift att

1) upprätthålla en kontaktpunkt för mottagande av rapporter om hot mot fartygs och hamnanläggningars säkerhet samt för mottagande av skyddslarm,

2) utan dröjsmål informera andra behöriga myndigheter om de rapporter och skyddslarm som avses i 1 punkten,

3) beträffande ett i 1 punkten avsett skyddslarm från ett finskt fartyg som inte är i finsk hamn eller inte anlöper finsk hamn omedelbart informera administrationerna i de stater i vilkas närhet fartyget är i drift, samt

4) efter att ha erhållit information om ett sådant fartyg som är i finsk hamn eller anlöper finsk hamn och angående vilket det finns grundad anledning att misstänka att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och om det finns grundad anledning att misstänka att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetsshot eller ett säkerhetstillbud, vidta de kontrollåtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 eller punkten 2.5 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd.

6 §

Polisens särskilda uppgifter

Polisen har, utöver vad som i övrigt bestäms i denna lag, till uppgift att

1) fastställa den skyddsnivå som avses i kapitel XI-2 regel 1 punkt 1.14 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd, och utgående från de uppgifter polisen har till sitt förfogande fatta beslut om höjning och sänkning av skyddsnivån samt meddela närmare anvisningar om hur man skall skydda sig mot risksituationer,

2) informera Sjöfartsverket om de beslut om ändring av skyddsnivån som polisen fattat, samt

3) efter att ha erhållit information om ett sådant fartyg som är i finsk hamn eller anlöper finsk hamn och angående vilket det finns grundad anledning att misstänka att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och om det finns grundad anledning att misstänka att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetsshot eller ett säkerhetstillbud, vidta de kontrollåtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 eller punkten 2.5 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd.

7 §

Tullverkets särskilda uppgift

Utöver vad som i övrigt bestäms i denna lag skall tullverket efter att ha erhållit information om ett fartyg som är i finsk hamn eller anlöper finsk hamn och angående vilket det finns grundad anledning att misstänka att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och om det finns grundad anledning att misstänka, att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetsshot eller ett säkerhetstillbud, vidta de kontrollåtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 eller punkten 2.5 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilken utgör bilaga till förordningen om sjöfartsskydd.

3 kap.

Säkerhetskontroller och andra åtgärder som ökar säkerheten

8 §

Säkerhetskontroller

I syfte att förhindra olagliga gärningar som skadar fartyg, hamnanläggningar eller personer som befinner sig där får det utföras kontroller av fartyg, fartygs last, lastenheter och lastunderlag, förnödenheter som används för proviantering av fartyget och utrustande av fartyget samt byggnader, lokaler och förvaringsutrymmen i anslutning till hamnanläggningen. Kontroller får dock inte utföras i de delar av byggnader och fartyg som uteslutande används som bostadsutrymmen. Säkerhetskontroller av postförsändelser skall genomföras på ett sätt som inte äventyrar brevhemligheten.

I sådant syfte som avses i 1 mom. kan med hjälp av metalldetektor eller någon annan liknande teknisk anordning kontrolleras att en passagerare inte i sina kläder har eller annars bär på sig eller har med sig farliga föremål. Passageraren kan också utfrågas. Även personer som arbetar på fartyget eller i hamnanläggningen kan åläggas att genomgå säkerhetskontroll eller bli utfrågade, likaså personer som i övrigt vistas där, om särskilda skäl kräver det.

På fartyget eller i hamnanläggningen har

den som utför kontroller rätt att frånta en person farliga föremål eller ämnen som påträffas i kontrollen eller någon annanstans och vars innehav förbjuds någon annanstans i lag.

De föremål eller ämnen som fråntagits en person skall överlämnas till polisen eller, om inget hinder föreligger enligt lag, returneras till den kontrollerade när han eller hon avlägsnar sig från fartyget eller hamnanläggningen.

9 §

Lovliga farliga föremål

Den som utför kontroller på ett fartyg eller i en hamnanläggning får förordna att farliga föremål som en person med stöd av ett behörigt tillstånd eller annars lagligen har rätt att föra med sig, före tillträdet till fartyget eller hamnanläggningen skall överlämnas för att förvaras separat ombord på fartyget eller i hamnanläggningen. Föremålen skall returneras då personen lämnar fartyget eller hamnanläggningen. Om ett föremål inte då riskfritt kan returneras, skall det överlämnas till polisen antingen för att återlämnas till den person som blivit kontrollerad eller för vidtagande av åtgärder som anges i 24 § polislagen (493/1995).

10 §

Rätt att utföra säkerhetskontroller

En gränsbevakningsman, en polisman eller en tulltjänsteman har rätt att utföra en sådan säkerhetskontroll som avses i denna lag för att förhindra att farliga föremål används för olagliga gärningar som skadar fartyget eller hamnanläggningen eller personer som befinner sig där.

Andra än i 1 mom. nämnda personer kan ges i uppdrag att utföra i 1 mom. avsedda säkerhetskontroller om de uppfyller de villkor som i 10 § lagen om ordningsvakter (533/1999) ställs för godkännande som ordningsvakt och om polisen har godkänt dem för uppgiften. Vid behandlingen av godkännandet har polisen rätt att använda de registeruppgifter på vilka en begränsad

säkerhetsutredning enligt lagen om säkerhetsutredningar (177/2002) kan grunda sig.

De säkerhetskontrollörer som avses i 2 mom. har inte rätt att använda maktmedel, om inte något annat följer av annan lagstiftning.

Bestämmelser om fartygets befälhavares rätt och skyldighet att upprätthålla ordning och säkerhet på fartyget finns i 74 § sjömanslagen (423/1978).

11 §

Principen om minsta olägenhet

Säkerhetskontrollerna skall utföras så att de inte vållar onödig olägenhet för den person eller det objekt som kontrolleras. Åtgärden får inte onödigt försvåra eller störa den övriga verksamheten på fartyget eller i hamnanläggningen.

Kontroller som gäller personer skall utföras finkänsligt.

12 §

Tvångsåtgärder som hänför sig till en person

Om någon vägrar underkasta sig en sådan kontroll som avses i denna lag eller om det med fog kan misstänkas att personen utgör ett hot mot sjösäkerheten, kan personen förvägras tillträde till fartyget eller hamnanläggningen eller avlägsnas från fartyget eller hamnanläggningen. Åtgärden får vid behov vidtas med användande av sådana maktmedel som kan anses nödvändiga och försvarbara med hänsyn till äventyrandet av sjösäkerheten, uppträdandet hos den som skall avlägsnas samt övriga omständigheter.

Bestämmelser om överdriven användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § strafflagen (39/1889).

13 §

Tillåtande av säkerhetskontrollåtgärder

Fartygets befälhavare, hamninnehavaren och avsändaren är skyldiga att tillåta att

lasten genomgår säkerhetskontroll. Leverantörerna av de varor som säljs eller används på fartyget är skyldiga att tillåta att varorna genomgår säkerhetskontroll.

Ägaren eller innehavaren av en byggnad, en lokal eller ett förvaringsutrymme i eller i anslutning till en hamnanläggning är skyldiga att tillåta att ifrågavarande objekt genomgår säkerhetskontroll.

4 kap.

Särskilda bestämmelser

14 §

Lämnande av uppgifter innan fartyget anlöper hamn

De uppgifter om fartyget som hänför sig till sjöfartsskyddet och som avses i artikel 6 i förordningen om sjöfartsskydd skall tillställas Sjöfartsverket på det sätt som Sjöfartsverket bestämmer.

15 §

Hamninnehavarens informationsskyldighet

Hamninnehavaren skall för bedömningen av skyddsnivån utan dröjsmål informera polisen om alla sådana faktorer som hamninnehavaren fått kännedom om och som kan ha betydelse för den sjöfartsskydd som avses i förordningen om sjöfartsskydd och i denna lag. På samma gång skall även Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet och tullverket informeras.

16 §

Befälhavarens informationsskyldighet

Fartygets befälhavare skall för bedömningen av skyddsnivån utan dröjsmål informera hamninnehavaren eller polisen om alla sådana faktorer som befälhavaren fått kännedom om och som kan ha betydelse för den sjöfartsskydd som avses i förordningen

om sjöfartsskydd och denna lag.

17 §

Skyldighet att förete material

Den behöriga myndigheten har, utan hinder av säkretessbestämmelserna, rätt att utan avgift till påseende få dokument som är viktiga med hänsyn till uppnåendet av syftet med förordningen om sjöfartsskydd och syftet med denna lag, passagerarförteckningar samt övrigt material och andra förteckningar som hamninnehavaren, redaren eller fartygets befälhavare skall uppgöra eller förvara samt att utan avgift få kopior av dessa. Den behöriga myndigheten har också rätt att via en teknisk anslutning få material som finns i elektronisk form. Den behöriga myndigheten får överlämna material som erhållits på detta sätt enbart till en annan behörig myndighet. Uppgifterna får endast användas för skötseln av de uppgifter som avses i förordningen om sjöfartsskydd eller i denna lag.

Den behöriga myndigheten har rätt att av fartygets befälhavare och övriga personer som tjänstgör på fartyget samt av personer som arbetar i hamnanläggningen få information och hjälp i övervakningen av att fartyget eller hamnanläggningen uppfyller bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd och bestämmelserna i denna lag.

18 §

Teknisk övervakning

Utöver vad som bestäms någon annanstans i lag har polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket rätt att, efter att på förhand ha meddelat detta, på området för en sådan finsk hamnanläggning som avses i denna lag och på sådana platser till vilka allmänheten har tillträde, företa sådan teknisk övervakning som avses i 28 § 1 mom. 1 punkten polislagen för genomförande av sjöfartsskyddet. Teknisk övervakning får

dock inte ske på platser som omfattas av hemfriden, på toaletter, i omklädningsrum eller på någon annan motsvarande plats, eller i personalutrymmen eller arbetsrum som anvisats arbetstagarna för deras personliga bruk. Automatisk upptagning av ljud eller bild med hjälp av en teknisk anordning får göras när detta är nödvändigt i syfte att förhindra sådana terroristbrott som avses i 34 a kap. strafflagen samt i syfte att identifiera personer som är efterlysta för brott som avses i nämnda kapitel eller som på sannolika skäl misstänks för att ha gjort sig skyldiga till sådana brott. De myndigheter som nämns i detta moment får placera anordningar som används för den tekniska övervakningen i hamnanläggningarna, om inte detta medför oskäligen olägenhet för hamninnehavaren.

Polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket har rätt att av hamninnehavaren och redaren till sitt förfogande få övervakningsmaterial från tekniska anordningar som fortlöpande förmedlar eller tar upp bilder och som av hamninnehavaren eller redaren placerats i en sådan finsk hamnanläggning eller ombord på ett sådant finskt fartyg som avses i denna lag, ifall skyddsnivå 2 eller 3 fastställts i enlighet med koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, vilken ingår i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen. Uppgifter som avses i detta moment får lämnas ut även genom teknisk anslutning.

På uppgifter som erhålls med hjälp av teknisk övervakningsutrustning tillämpas bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999) eller vad som i övrigt bestäms om skydd av personuppgifter, oberoende av om upptagningarna utgör ett sådant personregister som avses i nämnda lag eller inte.

19 §

Lämnande av elektroniska uppgifter till en behörig myndighet

Den behöriga myndigheten inför på egen bekostnad ett system med hjälp av vilket den kan ta emot och behandla sådana uppgifter som avses i 17 och 18 §. Den behöriga

myndigheten svarar även för kostnader för anslutningen av systemet till ett kommunikationsnät.

Redaren och hamninnehavaren har rätt att av statens medel få ersättning för omedelbara kostnader för investeringar i, användning och underhåll av system, utrustning och programvara som skaffats enbart för de behov som den behöriga myndigheten uppgett. Redaren och hamninnehavaren har rätt att av statens medel få ersättning även för omedelbara kostnader som orsakas av en åtgärd som den behöriga myndigheten förordnat om. Beslut om ersättning för kostnader fattas av kommunikationsministeriet.

Redaren eller hamninnehavaren får för sin kommersiella verksamhet inte använda system, utrustning eller programvara som bekostats av den behöriga myndigheten.

20 §

Avhjälpan av brister och tvångsmedel

Om hamninnehavaren inte iakttar bestämmelserna i förordningen om sjöfartsskydd eller bestämmelserna i denna lag skall Sjöfartsverket efter att ha hört den som gjort sig skyldig till försummelsen meddela behövliga anvisningar och förelägganden för avhjälpan av bristerna eller missförhållandena. Sjöfartsverket får fastställa en frist för avhjälpan av bristerna eller missförhållandena.

Om hamninnehavaren motsätter sig kontroll, inte överlämnar det material som avses i 17 eller 18 § eller inte iakttar en sådan föreskrift som avses i 1 mom. eller underlåter att avhjälpa en brist eller ett missförhållande inom den frist som Sjöfartsverket fastställt, får verket enligt prövning avbryta arbetet vid hamnanläggningen tills felet eller bristen har avhjulpts eller materialet har överlämnats. Polisen och hamninnehavaren skall utan dröjsmål informeras om beslutet.

21 §

Samarbetet mellan behöriga myndigheter

Varje behörig myndighet är inom sitt verksamhetsområde skyldig att bistå en annan behörig myndighet.

22 §

Ersättande av kostnader

Bestämmelser om avgift för utförande av skyddsutredningar, godkännande av skyddsplaner och för utfärdande av certifikat samt om avgiftsgrunderna finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Om det vid kontroller som avses i denna lag uppdagas sådana brister som enligt förordningen om sjöfartsskydd eller denna lag berättigar till stoppande av ett fartyg eller begränsning av fartygets verksamhet eller avbrytande av arbetet vid hamnanläggningen, skall redaren, dennas representant i Finland eller hamninnehavaren ersätta alla kostnader i anslutning till de extra kontroller som bristerna orsakar.

23 §

Behandling och hemlighållande av information

Information som ingår i skyddsutredningar och skyddsplaner får behandlas endast av de personer som en behörig myndighet har anvisat för uppgiften, av redarens, fartygets och hamnanläggningens skyddschefer samt av de personer som skyddscheferna anvisat för uppgiften.

En person som är anställd hos en redare, på ett fartyg eller i en hamnanläggning eller en person som sörjer för skyddsutredningar hos dessa, får inte för en utomstående uppge vad han eller hon i sina arbetsuppgifter har fått veta om skyddsutredningar och skyddsplaner samt om omständigheter som anknyter till genomförandet av dessa.

I lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) föreskrivs om den tystnadsplikt som gäller den som är anställd hos en myndighet, den som verkar på uppdrag av en myndighet eller den som är anställd hos den som utför ett myndighetsuppdrag.

24 §

Förseelse mot sjöfartsskyddet

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter den informationsskyldighet som avses i 14 § eller inte iakttar ett föreläggande som Sjöfartsverket meddelat med stöd av 20 §, skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *förseelse mot sjöfartsskyddet* dömas till böter.

Bestämmelser om straff för ingivande av osant intyg till en behörig myndighet finns i 16 kap. 8 § strafflagen.

25 §

Brott mot tystnadsplikten

Till straff för brott mot tystnadsplikten enligt 23 § döms enligt 38 kap. 1 eller 2 § strafflagen, om inte gärningen utgör brott enligt 40 kap. 5 § strafflagen eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.

26 §

Ändringssökande

I ett beslut som den behöriga myndigheten fattat med stöd av förordningen om sjöfartsskydd och som avses i denna lag kan ändring sökas enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996). Besvaren skall behandlas utan dröjsmål.

Ändringssökande hindrar inte att ett fartyg stoppas, att verksamheten vid ett fartyg eller en hamnanläggning begränsas eller att ett beslut om en i 12 § avsedd tvångsåtgärd som hänför sig till en person verkställs, om inte besvärsmyndigheten förordnar något annat.

5 kap.

Ikraftträdande

27 §

Ikraftträdandebestämmelse

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms förutsätter får vidtas innan lagen träder i
genom förordning av statsrådet. kraft.
Åtgärder som verkställigheten av lagen _____

3.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fartygsregisterlagen av den 11 juni 1993 (512/1993) 5 §,
ändras rubriken för 1 § samt 12 § och 43 § 2 mom. samt
fogas till 1 § ett nytt 4 mom., till 4 § ett nytt 4 mom., till lagen ett nytt 2 a kap. och till 43 §
 ett nytt 3 mom. som följer:

1 §

*Fartygsregistret, registreringspliktiga fartyg
 och historikregistret*

 Över de finska passagerarfartyg och de
 finska lastfartyg med en bruttodräktighet på
 minst 500 som går i internationell fart och
 som införts i fartygsregistret skall också föras
 ett historikregister enligt 2 a kap.

4 §

*Registermyndigheterna och
 registerområdena*

 Bestämmelser om registermyndigheter nas
 uppgifter i egenskap av historikregisterförare
 finns i 2 a kap.

12 §

Rättande av fel

Vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett
 registerärende eller av en felaktig
 registeruppgift iakttas förvaltningslagen
 (434/2003). Beträffande ärenden om rättande

av fel gäller det som nedan föreskrivs om
 beslutsfattande i registerärenden. Om ett
 rättelseärende inte avgörs genast, skall det
 antecknas i registret att det är anhängigt.

2 a kap.

Historikregistret

13 a §

Registerföring

Historikregistret skall innehålla en
 oavbruten sammanfattning av uppgifterna om
 de skeden som hör samman med
 äganderätten till fartyget. Sammanfattningen
 består av uppgifter som erhållits av redaren
 och den utländska registermyndigheten och
 av uppgifter som registermyndigheten
 skaffat. Till sammanfattningen fogas också
 motsvarande uppgifter som erhållits av
 myndigheten i fartygets tidigare flaggstat.

Syftet med registret är att utgöra en grund
 att det fartyg som finns i registret förses med
 ett dokument som innehåller åtminstone de
 uppgifter som avses i 13 b §. Dokumentet
 skall alltid vara uppdaterat och ständigt
 förvaras ombord på fartyget.

Registret förs enligt en fastställd modell på
 engelska, men de uppgifter som erhållits av

en utländsk registermyndighet får ingå i registret också på franska eller spanska. De uppgifter som skall föras in i registret kan tillställas registermyndigheten även på finska eller svenska. Rapporter och övriga dokument som innehåller registeruppgifter bildar fartygets akt.

Tidigare registeruppgifter får inte avlägnas, ändras, raderas eller göras oläsliga.

13 b §

Registrets innehåll

I historikregistret antecknas för varje fartyg

1) flaggstaten och det datum då fartyget registrerades och upphörde att vara registrerat i staten i fråga,

2) IMO-nummer, fartygets namn och hemort,

3) den registrerade ägarens namn och adress,

4) namnet på den som eventuellt hyrt fartyget utan besättning och dennes adress,

5) redarens namn och adress samt sådana adresser från vilka redaren sköter säkerhetsledningsverksamheten,

6) namnet på det klassificeringssällskap som har klassificerat fartyget,

7) namnet på den administration eller den erkända organisation som till redaren utfärdat det intyg om överensstämmelse eller det interimistiska intyg om överensstämmelse eller till fartyget utfärdat det certifikat för säkerhetsledning eller det interimistiska certifikat för säkerhetsledning som avses i den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utfärdat för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, samt namnet på det organ som har utfört granskningen på basis av vilken intyget eller certifikatet utfärdats, ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat intyget eller certifikatet, samt

8) namnet på den administration eller den erkända skyddsorganisation som har utfärdat det slutliga eller interimistiska internationella skyddscertifikat för fartyg som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets

förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr och namnet på det organ som har utfört verifieringen på basis av vilken certifikatet utfärdats, ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat certifikatet.

13 c §

Redarens och befälhavarens skyldigheter

Redaren skall bevisligen till registermyndigheten anmäla

1) de uppgifter som anges i 13 b §, när registreringsskyldigheten börjar i och med att ett fartyg blir finskt,

2) ändringar i de uppgifter som anges i 13 b § senast 30 dagar efter att ändringen skett, samt

3) den nya flaggstaten, ifall redaren avför ett fartyg från det finska fartygsregistret.

Redaren eller fartygets befälhavare skall

1) förvara historikdokumentet ombord på fartyget och tillåta att en behörig inspektör när som helst granskar det, samt

2) lämna historikdokumentet ombord på fartyget när fartyget övergår till en annan flaggstat eller säljs till en ny ägare, när en ny hyrestagare hyr fartyget utan besättning eller när en annan redare tar över ansvaret för fartygets användning.

13 d §

Registermyndighetens skyldigheter

Registermyndigheten skall

1) i registret införa de uppgifter om fartyget som avses i 13 b § och de ändringar som skett i dessa uppgifter,

2) till fartyget utfärda ett historikdokument som grundar sig på registret,

3) genom att korrigera, uppdatera eller rätta dokumentet informera fartyget om ändringen av en registrerad uppgift så fort som möjligt och senast inom tre månader från det att ändringen skett,

4) när den i 3 punkten avsedda behandlingen fördröjs, vid behov ålägga redaren eller fartygets befälhavare att rätta det dokument som finns ombord på fartyget

när en registrerad uppgift ändras och meddela registermyndigheten rättelsen,

5) i registret införa de relevanta uppgifter som ges av en utländsk myndighet när ett fartyg överförs till det finska registret, samt

6) så fort som möjligt sända de registeruppgifter som gäller ett fartyg som övergår till en annan stats flagg till administrationen i den nya flaggstaten.

13 e §

Tillämpningen av lagens övriga bestämmelser

Vad som bestäms i 1 § 3 mom., 4 § 1 och 3 mom., 12 och 13 §, 16 § 2 mom., 28 § 1 mom. samt 30—32, 42, 44 och 45 § tillämpas på motsvarande sätt på historikregistret. På en sådan anmälan som avses i detta kapitel tillämpas vad som i 22 § 1 mom. bestäms om komplettering av ansökan.

Kommunikationsministeriet fastställer det formulär som skall användas för historikregistret och historikdokumentet.

13 f §

Rättelseyrkande och ändringssökande

En part som är missnöjd med ett beslut som registermyndigheten fattat i ett ärende som gäller historikregistret får inom 30 dagar efter att ha fått del av beslutet söka ändring hos den som fattat beslutet.

I ett beslut genom vilket ett rättelseyrkande avslås får ändring sökas hos den behöriga förvaltningsdomstolen i enlighet med vad som i förvaltningsprocesslagen (586/1996) föreskrivs om sökande av ändring.

43 §

Straffstadganden

En redare som inte inom utsatt tid gör den anmälan som avses i 13 c § 1 mom. eller som bryter mot den förpliktelse om vilken föreskrivs i 13 c § 2 mom., eller ett fartygs befälhavare som bryter mot den förpliktelse om vilken föreskrivs i 13 c § 2 mom., skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *förseelse mot fartygsregisterlagen* dömas till böter.

Den som bryter mot ett förbud som har meddelats eller en förpliktelse som har ålagts med stöd av denna lag och som förenats med vite, kan inte dömas till straff för samma gärning.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

4.

Lag**om ändring av lagen om gränsbevakningsväsendet**

I enlighet med riksdagens beslut fogas till lagen den 12 mars 1999 om gränsbevakningsväsendet (320/1999) en ny 9 a § som följer:

9 a §

Gränsbevakningsväsendets uppgifter och särskilda befogenheter för ökande av säkerheten ombord på fartyg och i hamnanläggningar

Om gränsbevakningsväsendets uppgifter för ökande av säkerheten ombord på fartyg och i hamnanläggningar bestäms i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (/), nedan lagen om sjöfartsskydd.

Gränsbevakningsväsendet är utan hinder av vad som i denna lag bestäms om gränsbevakningsväsendets bevakningsområde behörigt att utföra de i lagen om sjöfartsskydd avsedda uppgifter

som gäller säkerheten ombord på ett fartyg eller i en hamn.

Gränsbevakningsväsendet har i de situationer som avses i lagen om sjöfartsskydd och i vilka ett sådant hot mot säkerheten som avses i lagen har uppdragats de befogenheter som polisen enligt 2 kap. polislagen har för att avvärja ett sådant hot mot säkerheten som riktar sig mot ett fartyg som är till havs och mot dess passagerare, om befogenheterna inte begränsas av en polisman som tillhör befälet.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 23 april 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister Johannes Koskinen

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fartygsregisterlagen av den 11 juni 1993 (512/1993) 5 §,
ändras rubriken för 1 § samt 12 § och 43 § 2 mom. samt
fogas till 1 § ett nytt 4 mom., till 4 § ett nytt 4 mom., till lagen ett nytt 2 a kap. och till 43 §
 ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

1 §

Fartygsregistret och registreringspliktiga fartyg

Fartygsregister skall föras över finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa.

Med fartyg avses i denna lag också pontoner och pontonkonstruktioner samt andra flytande anordningar.

Om fartygs nationalitet stadgas i sjölagen [(167/39)].

4 §

Registermyndigheterna och registerområdena

Fartygsregister förs av sjöfartsstyrelsen och länsstyrelsen i landskapet Åland (*registermyndighet*). Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Länsstyrelsen i landskapet Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.

Föreslagen lydelse

1 §

Fartygsregistret, registreringspliktiga fartyg och historikregistret

Fartygsregister skall föras över finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa.

Med fartyg avses i denna lag också pontoner och pontonkonstruktioner samt andra flytande anordningar.

Om fartygs nationalitet stadgas i sjölagen [(167/39)].

Över de finska passagerarfartyg och de finska lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 som går i internationell fart och som införts i fartygsregistret skall också föras ett historikregister enligt 2 a kap.

4 §

Registermyndigheterna och registerområdena

Fartygsregister förs av sjöfartsstyrelsen och länsstyrelsen i landskapet Åland (*registermyndighet*). Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Länsstyrelsen i landskapet Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.

Gällande lydelse

Fartygsbyggen införs i fartygsbyggnadsregistret för det registerområde som ägaren bestämmer. Om fartygs hemort stadgas i sjölagen.

5 §

Registrets offentlighet

Fartygsregistret och fartygsbyggnadsregistret samt handlingar som hör till dem är offentliga. Utdrag ur registret ges på begäran.

12 §

Rättande av fel

Vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett registerärende eller av en felaktig registeruppgift iakttas lagen om förvaltningsförfarande (598/82). Vad som nedan stadgas om beslutsfattande i registerärenden har motsvarande tillämpning i fråga om ärenden som gäller rättande av fel. Om rättelseärendet inte avgörs genast, skall det antecknas i registret att det är anhängigt.

Föreslagen lydelse

Fartygsbyggen införs i fartygsbyggnadsregistret för det registerområde som ägaren bestämmer. Om fartygs hemort stadgas i sjölagen.
Bestämmelser om registermyndigheternas uppgifter i egenskap av historikregisterförare finns i 2 a kap.

(upphävs)

12 §

Rättande av fel

Vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett registerärende eller av en felaktig registeruppgift iakttas *förvaltningslagen (434/2003)*. *Beträffande ärenden om rättande av fel gäller det som nedan föreskrivs om beslutsfattande i registerärenden. Om ett rättelseärende inte avgörs genast, skall det antecknas i registret att det är anhängigt.*

*2 a kap.****Historikregistret****13 a §**Registerföring*

Historikregistret skall innehålla en oavbruten sammanfattning av uppgifterna om de skeden som hör samman med äganderätten till fartyget. Sammanfattningen består av uppgifter som erhållits av redaren och den utländska registermyndigheten och av uppgifter som registermyndigheten skaffat. Till

sammanfattningen fogas också motsvarande uppgifter som erhållits av myndigheten i fartygets tidigare flaggstat.

Syftet med registret är att utgöra en grund att det fartyg som finns i registret förses med ett dokument som innehåller åtminstone de uppgifter som avses i 13 b §. Dokumentet skall alltid vara uppdaterat och ständigt förvaras ombord på fartyget.

Registret förs enligt en fastställd modell på engelska, men de uppgifter som erhållits av en utländsk registermyndighet får ingå i registret också på franska eller spanska. De uppgifter som skall föras in i registret kan tillställas registermyndigheten även på finska eller svenska. Rapporten och övriga dokument som innehåller bilder fartygets akt.

Tidigare registeruppgifter får inte avlägsnas, ändras, raderas eller göras oläsliga.

13 b §

Registrets innehåll

I historikregistret antecknas för varje fartyg

1) flaggstaten och det datum då fartyget registrerades och upphörde att vara registrerat i staten i fråga,

2) IMO-nummer, fartygets namn och hemort,

3) den registrerade ägarens namn och adress,

4) namnet på den som eventuellt hyrt fartyget utan besättning och dennes adress,

5) redarens namn och adress samt sådana adresser från vilka redaren sköter säkerhetsledningsverksamheten,

6) namnet på det klassificeringssällskap som har klassificerat fartyget,

7) namnet på den administration eller den erkända organisation som till redaren utfärdat det intyg om överensstämmelse eller det interimistiska intyg om överensstämmelse eller till fartyget utfärdat det certifikat för säkerhetsledning eller det interimistiska certifikat för säkerhetsledning som avses i den internationella

säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) utfärdat för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, samt namnet på det organ som har utfört granskningen på basis av vilken intyget eller certifikatet utfärdats, ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat intyget eller certifikatet, samt

8) namnet på den administration eller den erkända skyddsorganisation som har utfärdat det slutliga eller interimistiska internationella skyddscertifikat för fartyg som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr och namnet på det organ som har utfört verifieringen på basis av vilken certifikatet utfärdats, ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat certifikatet.

13 c §

Redarens och befälhavarens skyldigheter

Redaren skall bevisligen till registermyndigheten anmäla

1) de uppgifter som anges i 13 b §, när registreringskyldigheten börjar i och med att ett fartyg blir finskt,

2) ändringar i de uppgifter som anges i 13 b § senast 30 dagar efter att ändringen skett, samt

3) den nya flaggstaten, ifall redaren avför ett fartyg från det finska fartygsregistret.

Redaren eller fartygets befälhavare skal

1) förvara historikdokumentet ombord på fartyget och tillåta att en behörig inspektör när som helst granskar det, samt

2) lämna historikdokumentet ombord på fartyget när fartyget övergår till en annan flaggstat eller säljs till en ny ägare, när en ny hyrestagare hyr fartyget utan besättning eller när en annan redare tar över ansvaret för fartygets användning.

13 d §

Registermyndighetens skyldigheter

Registermyndigheten skall

1) i registret införa de uppgifter om fartyget som avses i 13 b § och de ändringar som skett i dessa uppgifter,

2) till fartyget utfärda ett historikdokument som grundar sig på registret,

3) genom att korrigera, uppdatera eller rätta dokumentet informera fartyget om ändringen av en registrerad uppgift så fort som möjligt och senast inom tre månader från det att ändringen skett,

4) när den i 3 punkten avsedda behandlingen fördröjs, vid behov ålägga redaren eller fartygets befälhavare att rätta det dokument som finns ombord på fartyget när en registrerad uppgift ändras och meddela registermyndigheten rättelsen,

5) i registret införa de relevanta uppgifter som ges av en utländsk myndighet när ett fartyg överförs till det finska registret, samt

6) så fort som möjligt sända de registeruppgifter som gäller ett fartyg som övergår till en annan stats flagg till administrationen i den nya flaggstaten.

13 e §

Tillämpningen av lagens övriga bestämmelser

Vad som bestäms i 1 § 3 mom., 4 § 1 och 3 mom., 12 och 13 §, 16 § 2 mom., 28 § 1 mom. samt 30-32, 42, 44 och 45 § tillämpas på motsvarande sätt på historikregistret. På en sådan anmälan som avses i detta kapitel tillämpas vad som i 22 § 1 mom. bestäms om komplettering av ansökan.

Kommunikationsministeriet fastställer det formulär som skall användas för historikregistret och historikdokumentet.

13 f §

Rättelseyrkande och ändringssökande

En part som är missnöjd med ett beslut

Straffstadganden

En fartygsägare som

1) använder ett i 1 § nämnt fartyg i handelssjöfart innan fartyget har erhållit nationalitetscertifikat eller interimsnationalitetsbevis, eller

2) underlåter att inom stadgad tid lämna in ansökan enligt 15 §, ändringsanmälan enligt 16 § eller begäran i 30 och 34 § om fartygs avregistrering, eller

3) underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 33 § att återställa nationalitetscertifikat, skall, om strängare straff inte stadgas någon annanstans, för *förseelse mot fartygsregisterlagen* dömas till böter.

Den som bryter mot ett förbud eller en förpliktelse som har meddelats eller ålagts med stöd av denna lag och som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

Straffstadganden

En fartygsägare som

1) använder ett i 1 § nämnt fartyg i handelssjöfart innan fartyget har erhållit nationalitetscertifikat eller interimsnationalitetsbevis, eller

2) underlåter att inom stadgad tid lämna in ansökan enligt 15 §, ändringsanmälan enligt 16 § eller begäran i 30 och 34 § om fartygs avregistrering, eller

3) underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 33 § att återställa nationalitetscertifikat, skall, om strängare straff inte stadgas någon annanstans, för *förseelse mot fartygsregisterlagen* dömas till böter.

En redare som inte inom utsatt tid gör den anmälan som avses i 13 c § 1 mom. eller som bryter mot den förpliktelse om vilken föreskrivs i 13 c § 2 mom., eller ett fartygs befälhavare som bryter mot den förpliktelse om vilken föreskrivs i 13 c § 2 mom., skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för förseelse mot fartygsregisterlagen dömas till böter.

Den som bryter mot ett förbud som har meddelats eller en förpliktelse som har ålagts med stöd av denna lag och som har förenats med vite, kan inte dömas till straff för samma gärning.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president. Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan utföras genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*Åtgärder som verkställigheten av lagen
förutsätter får vidtas innan lagen träder i
kraft.*

Bilaga

ÄNDRINGAR AV BILAGAN TILL DEN
INTERNATIONELLA KONVENTIONEN
OM SÄKERHETEN
FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS
(SOLAS 1974) I DESS NUVARANDE
LYDELSE

KAPITEL V

NAVIGATIONSSÄKERHET

Regel 19

Krav på att ha navigationssystem och navigationsutrustning ombord på fartyg

1 De befintliga underpunkterna .4, .5 och .6 i punkt 2.4.2 ersätts med följande:

".4 för fartyg som inte är passagerarfartyg eller tankfartyg med en bruttodräktighet på 300 ton och över men mindre än 50 000 ton, senast vid den första besiktningen av säkerhetsutrustningen¹ efter den 1 juli 2004 eller före den 31 december 2004, beroende på vilket som kommer först och

2 Följande nya mening läggs till i slutet av underpunkt .7 i punkt 2.4:

"Fartyg som utrustats med automatiska identifikationssystem (AIS) skall alltid ha dessa i bruk förutom i fall då internationella avtal, regler eller normer skyddar navigationsinformationen."

¹ Den första besiktningen av säkerhetsutrustningen avser den första årligen återkommande, den första periodiska eller en första förnyad besiktning av säkerhetsutrustningen, beroende på vilken som görs först efter den 1 juli 2004 och i fall det gäller fartyg

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974 AS AMENDED

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19

Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

1 The existing subparagraphs .4, .5 and .6 of paragraph 2.4.2 are replaced by the following:

“.4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than the first safety equipment survey¹ after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier; and“

2 The following new sentence is added at the end of the existing subparagraph .7 of paragraph 2.4:

“Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information.”

¹ The first safety equipment survey means the first annual survey the first periodical survey or the first renewal survey for safety equipment, whichever is due first after 1 July 2004 and, in addition, in the case of ships under construction, the initial survey.

som är under konstruktion, den första besiktningen.
KAPITEL XI

SÄRSKILDA ÅTGÄRDER FÖR ATT HÖJA SJÖSÄKERHETEN

3 Det befintliga kapitlet XI omnumreras till XI-1.

Regel 3

Fartygs identifikationsnummer

4 Följande text tilläggs efter regelns rubrik:

“(Punkterna 4 och 5 gäller för samtliga fartyg som omfattas av denna regel. Fartyg som byggts före [1 juli 2004] skall uppfylla kraven i punkt 4 och 5 senast vid den första planerade torrdockningen efter den [1 juli 2004].”

5 Texten i befintliga punkt 4 ersätts med följande nya text:

”4 Fartygets identifikationsnummer skall märkas permanent:

.1 på en synlig plats antingen på akterskeppet eller på endera sidan av skrovet midskepps babord och styrbord, högre upp än den djupaste lastlinjen eller på endera sidan av däcksoverbyggnaden, babord och styrbord eller förut på däcksoverbyggnaden eller, ifall det är frågan om ett passagerarfartyg, på en horisontell yta som syns från luften och

.2 på en lättillgänglig plats antingen på ett av de tvärskeppsskott som avgränsar maskineriutrymmet, enligt definitionen i regel II-2/3.30, eller på en av lastluckorna, eller ifall det gäller tankfartyg, i pumprummet eller, ifall det gäller fartyg med ro-ro-utrymmen, enligt definitionen i regel II-2/3.41, på ett av de tvärskeppsskott som avgränsar ro-ro-utrymmena.

5.1 Den permanenta märkningen skall synas tydligt och den skall vara fristående från all annan märkning på fartygets skrov och den skall målas i en kontrasterande färg.

5.2 Den permanenta märkningen som

CHAPTER XI

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

3 The existing chapter XI is renumbered as chapter XI-1.

Regulation 3

Ship identification number

4 The following text is inserted after the title of the regulation:

“(Paragraphs 4 and 5 apply to all ships to which this regulation applies. For ships constructed before [1 July 2004], the requirements of paragraphs 4 and 5 shall be complied with not later than the first scheduled dry-docking of the ship after [1 July 2004].”

5 The existing paragraph 4 is deleted and the following new text is inserted:

”4 The ship’s identification number shall be permanently marked:

.1 in a visible place either on the stern of the ship or on either side of the hull, amidships port and starboard, above the deepest assigned load line or either side of the superstructure, port and starboard or on the front of the superstructure or, in the case of passenger ships, on a horizontal surface visible from the air; and

.2 in an easily accessible place either on one of the end transverse bulkheads of the machinery spaces, as defined in regulation II-2/3.30, or on one of the hatchways or, in the case of tankers, in the pump-room or, in the case of ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, on one of the end transverse bulkheads of the ro-ro spaces.

5.1 The permanent marking shall be plainly visible, clear of any other markings on the hull and shall be painted in a contrasting colour.

5.2 The permanent marking referred to in

avses i punkt 4.1 skall vara minst 200 mm hög. Den permanenta märkningen som avses i punkt 4.2 skall vara minst 100 mm hög. Märkningarnas bredd skall stå i proportion till höjden.

5.3 Den permanenta märkningen av fartygs identifikationsnummer kan göras med upphöjda bokstäver eller genom inskränning eller stansning eller med en annan motsvarande metod som säkerställer att numret inte utradas lätt.

5.4 För fartyg som byggts av annat material än stål eller metall skall administrationen godkänna den metod som används för märkning av fartygets identifikationsnummer.

6 Följande nya regel 5 läggs till efter befintliga regel 4:

Regel 5

Fortlöpande fartygshistorik (Continuous Synopsis Record)

1 En fortlöpande historik för fartyg (Continuous Synopsis Record) skall utfärdas till samtliga fartyg som omfattas av kapitel I.

2.1 Den fortlöpande fartygshistoriken skall innehålla uppgifter om fartygets historia och den skall finnas ombord på fartyget.

2.2 För fartyg som byggts före den 1 juli 2004 skall den fortlöpande fartygshistoriken åtminstone innehålla fartygens historik från och med den 1 juli 2004.

3 Den fortlöpande fartygshistoriken skall av administrationen utfärdas till alla fartyg som har rätt att föra dess flagg och den skall åtminstone innehålla följande information:

- .1 namnet på fartygets flaggstat,
- .2 datumet då fartyget registrerades i den ifrågakvarande staten,
- .3 fartygets identifikationsnummer i enlighet med regel 3,
- .4 fartygets namn,
- .5 fartygets registreringshamn,
- .6 den registrerade ägarens eller ägarnas namn och adress eller adresser,

paragraph 4.1 shall be not less than 200 mm in height. The permanent marking referred to in paragraph 4.2 shall not be less than 100 mm in height. The width of the marks shall be proportionate to the height.

5.3 The permanent marking may be made by raised lettering or by cutting it in or by centre punching it or by any other equivalent method of marking the ship identification number which ensures that the marking is not easily expunged.

5.4 On ships constructed of material other than steel or metal, the Administration shall approve the method of marking the ship identification number.”

6 The following new regulation 5 is added after the existing regulation 4:

“Regulation 5

Continuous Synopsis Record

1 Every ship to which chapter I applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record.

2.1 The Continuous Synopsis Record is intended to provide an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.

2.2 For ships constructed before 1 July 2004, the Continuous Synopsis Record shall, at least, provide the history of the ship as from 1 July 2004.

3 The Continuous Synopsis Record shall be issued by the Administration to each ship that is entitled to fly its flag and it shall contain at least, the following information:

- .1 the name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
- .2 the date on which the ship was registered with that State;
- .3 the ship's identification number in accordance with regulation 3;
- .4 the name of the ship;
- .5 the port at which the ship is registered;
- .6 the name of the registered owner(s) and their registered address(es);
- .7 the name of the registered bareboat charterer(s) and their registered address(es),

.7 den eventuella registrerade bareboat-befraktarens eller befraktarnas namn och adress eller adresser,

.8 företagets namn i enlighet med definitionen i regel IX/1, adress eller adresser varifrån det leder säkerhetsarbetet,

.9 namnen på alla klassificeringssällskap som har klassificerat fartyget,

.10 namnet på den administration, fördragsslutande regering eller erkända organisation som har utfärdat intyget om överensstämmelse (eller ett interimistiskt intyg om överensstämmelse), som det redogörs för i ISM-koden i enlighet med definitionen i regel IX/1, till företaget som driver fartyget och namnet på det organ som har utfört granskningen på basis av vilken intyget utfärdats ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat intyget,

.11 namnet på den administration, fördragsslutande regering eller den erkända organisation som har utfärdat certifikatet för säkerhetsledning (eller ett interimistiskt certifikat för säkerhetsledning), som det redogörs för i ISM-koden i enlighet med definitionen i regel IX/1, till fartyget och namnet på det organ som har utfört granskningen på basis av vilken certifikatet utfärdats ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat certifikatet,

.12 namnet på den administration, den fördragsslutande regering eller den erkända skyddsorganisation som har utfärdat det internationella skyddscertifikatet för fartyg (eller ett interimistiskt internationellt skyddscertifikat för fartyg), som det redogörs för i ISPS-koden i enlighet med definitionen i regel XI-2/1, till fartyget och namnet på det organ som har utfört verifieringen på basis av vilken certifikatet utfärdats ifall fartyget inte granskats av det organ som utfärdat certifikatet och

.13 det datum på vilket fartyget upphörde att vara registrerat i den ifrågavarande staten.

4.1 Eventuella ändringar av uppgifterna i punkterna 3.4 till 3.12 skall förtecknas i den fortlöpande fartygshistoriken så att denna innehåller uppdaterad och aktuell information samt historik över förändringarna.

if applicable;

.8 the name of the Company, as defined in regulation IX/1, its registered address and the address(es) from where it carries out the safety management activities;

.9 the name of all classification society(ies) with which the ship is classed;

.10 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization which has issued the Document of Compliance (or the Interim Document of Compliance), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the Company operating the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the document was issued, if other than that issuing the document;

.11 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization that has issued the Safety Management Certificate (or the Interim Safety Management Certificate), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate;

.12 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized security organization that has issued the International Ship Security Certificate (or an Interim International Ship Security Certificate), specified in part A of the ISPS Code as defined in regulation XI-2/1, to the ship and the name of the body which has carried out the verification on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate; and

.13 the date on which the ship ceased to be registered with that State.

4.1 Any changes relating to the entries referred to in paragraphs 3.4 to 3.12 shall be recorded in the Continuous Synopsis Record so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

4.2 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the

4.2 Ifall det sker ändringar med avseende på informationen som förtecknats i punkt 4.1, skall administrationen så fort som möjligt men senast tre månader efter ändringarna utfärda till fartyg som har rätt att föra dess flagg antingen en reviderad och uppdaterad version av den fortlöpande fartygshistoriken eller lämpliga tillägg till denna.

4.3 Ifall det sker ändringar med avseende på informationen som förtecknats i punkt 4.1, skall administrationen, innan den utfärdar en reviderad och uppdaterad version av den fortlöpande fartygshistoriken, bemyndiga och kräva att antingen företaget i enlighet med regel XI/1 eller fartygets befälhavare ändrar den fortlöpande fartygshistoriken så att denna omfattar ändringarna. Efter att den fortlöpande fartygshistoriken i sådana fall har ändrats skall företaget utan dröjsmål meddela om detta till administrationen.

5.1 Den fortlöpande fartygshistoriken skall vara på engelska, franska eller spanska. Dessutom kan en översättning av den till administrationens officiella språk tillhandahållas.

5.2 Den fortlöpande fartygshistoriken skall följa det format som IMO utarbetat och den skall upprätthållas i enlighet med IMO:s anvisningar. Inga tidigare registreringar i den fortlöpande fartygshistoriken får ändras, raderas eller på något sätt utsuddas eller fördärvas.

6 Alltid då ett fartyg övergår till en annans stats flagg eller då fartyget säljs till en annan ägare, eller övertas av en annan bareboat-befraktare, eller ett annat företag övertar ansvaret för driften av fartyget, skall den fortlöpande fartygshistoriken lämnas ombord på fartyget.

7 Då ett fartyg skall övergå till en annan stats flagg skall företaget meddela administrationen namnet på den stat till vilken fartyget övergår för att administrationen skall kunna skicka till den nya flaggstaten en kopia av den fortlöpande fartygshistoriken som täcker den period

Administration shall issue, as soon as is practically possible but not later than three months from the date of the change, to the ships entitled to fly its flag either a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record or appropriate amendments thereto.

4.3 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration, pending the issue of a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record, shall authorise and require either the Company as defined in regulation IX/1 or the master of the ship to amend the Continuous Synopsis Record to reflect the changes. In such cases, after the Continuous Synopsis Record has been amended the Company shall, without delay, inform the Administration accordingly.

5.1 The Continuous Synopsis Record shall be in English, French or Spanish language. Additionally, a translation of the Continuous Synopsis Record into the official language or languages of the Administration may be provided.

5.2 The Continuous Synopsis Record shall be in the format developed by the Organization and shall be maintained in accordance with guidelines developed by the Organization. Any previous entries in the Continuous Synopsis Record shall not be modified, deleted or, in any way, erased or defaced.

6 Whenever a ship is transferred to the flag of another State or the ship is sold to another owner (or is taken over by another bareboat charterer) or another Company assumes the responsibility for the operation of the ship, the Continuous Synopsis Record shall be left on board.

7 When a ship is to be transferred to the flag of another State, the Company shall notify the Administration of the name of the State under whose flag the ship is to be transferred so as to enable the Administration to forward to that State a copy of the Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction.

8 When a ship is transferred to the flag of another State the Government of which is a

under vilken fartyget hörde till dess jurisdiktion.

8 Då ett fartyg övergår till en sådan stats flagg vars regering är en fördragsslutande regering, skall den fördragsslutande regeringen i den stat under vars flagg fartyget hittills seglat så fort som möjligt efter övergången skicka till administrationen en kopia av den ifrågavarande fortlöpande fartygshistoriken som täcker den period under vilken fartyget hörde till dess jurisdiktion tillsammans med eventuella fortlöpande fartygshistoriker som andra stater tidigare har utfärdat åt fartyget.

9 Då ett fartyg övergår till en annan stats flagg skall administrationen bifoga den tidigare fortlöpande fartygshistoriken till den fortlöpande fartygshistorik som administrationen kommer att utfärda till fartyget så att en fortlöpande förteckning över fartygets historik som denna regel avser finns att tillgå.

10 Den fortlöpande fartygshistoriken skall förvaras ombord på fartyget och skall alltid finnas tillgänglig för inspektion.

7 Följande nya kapitel XI-2 tillsätts efter det omnumrerade kapitlet XI-1:

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

"KAPITEL XI/2

SÄRSKILDA ÅTGÄRDER FÖR
FÖRBÄTTRAT 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

Contracting Government, the Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the relevant Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction together with any Continuous Synopsis Records previously issued to the ship by other States.

9 When a ship is transferred to the flag of another State, the Administration shall append the previous Continuous Synopsis Records to the Continuous Synopsis Record the Administration will issue to the ship so to provide the continuous history record intended by this regulation.

10 The Continuous Synopsis Record shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times."

7 The following new chapter XI-2 is inserted after the renumbered chapter XI-1:

"CHAPTER XI-2

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE
MARITIME SECURITY

Regulation 1

Definitions

1 For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

.1 *Bulk carrier* means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.

.2 *Chemical tanker* means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.

.3 *Gas carrier* means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.

.4 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.2.

.5 *Mobile offshore drilling unit* means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1,

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 myndighet/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

not on location.

.6 *Oil tanker* means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.

.7 *Company* means a Company as defined in regulation IX/1.

.8 *Ship/port interface* means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship.

.9 *Port facility* is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.

.10 *Ship to ship activity* means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another.

.11 *Designated Authority* means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of this chapter pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility.

.12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of Part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; and

.2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee

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, 7 och 10–13, även den utsedda myndigheten.

Regel 2

in accordance with its Rules of Procedure.

.13 *Security incident* means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity.

.14 *Security level* means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.

.15 *Declaration of security* means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces specifying the security measures each will implement.

.16 *Recognized security organization* means an organization with appropriate expertise in security matters and with appropriate knowledge of ship and port operations authorized to carry out an assessment, or a verification, or an approval or a certification activity, required by this chapter or by part A of the ISPS Code.

2 The term “ship”, when used in regulations 3 to 13, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft.

3 The term “all ships”, when used in this chapter, means any ship to which this chapter applies.

4 The term “Contracting Government”, when used in regulations 3, 4, 7, 10, 11, 12 and 13 includes a reference to the — Designated Authority”.

Regulation 2

Application

1 This chapter applies to:

.1 the following types of ships engaged on international voyages:

.1.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

.1.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

.1.3 mobile offshore drilling units; and

.2 port facilities serving such ships en-

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 skyddsutredning 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. Myndigheten skall fastställa skyddsnivåer och se till att fartyg som för den statens flagg får information om

gaged on international voyages.

2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this chapter and of the relevant sections of part A of the ISPS Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under paragraph 2, on a port facility security assessment carried out in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under paragraph 2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by this chapter or by part A of the ISPS Code.

3 This chapter does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

4 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3

Obligations of Contracting Governments with respect to security

1 Administrations shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

2 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to port facilities within their territory, and to ships prior to entering a port or whilst in a port within their territory. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

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 myndighet.

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 myndigheten eller av någon annan fördragsslutande stat och som gäller för det fartyget, skall fartyget underrätta den relevanta behöriga myndigheten innan någon samverkan mellan fartyg och hamn inleds eller innan hamnen anlöps, beroende på vilket som inträffar först.

Regulation 4

Requirements for Companies and ships

1 Companies shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Ships shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code, and such compliance shall be verified and certified as provided for in part A of the ISPS Code.

3 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if such security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

4 Ships shall respond without undue delay to any change to a higher security level.

5 Where a ship is not in compliance with the requirements of this chapter or of part A of the ISPS Code, or cannot comply with the requirements of the security level set by the Administration or by another Contracting Government and applicable to that ship, then the ship shall notify the appropriate competent authority prior to conducting any ship/port interface or prior to entry into port, whichever occurs earlier.

Regulation 5

Specific responsibility of Companies

The Company shall ensure that the master has available on board, at all times, information through which officers duly authorised by a Contracting Government can establish:

.1 who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship;

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 befraktningsavtalet i de fall fartyget används på villkor angivna i befraktningsavtal.

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

.2 who is responsible for deciding the employment of the ship; and

.3 in cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies).

Regulation 6

Ship security alert system

1 All ships shall be provided with a ship security alert system, as follows:

.1 ships constructed on or after 1 July 2004;

.2 passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004;

.3 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004; and

.4 other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.

2 The ship security alert system, when activated, shall:

.1 initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;

.2 not send the ship security alert to any other ships;

.3 not raise any alarm on-board the ship; and

.4 continue the ship security alert until deactivated and/or reset.

3 The ship security alert system shall:

.1 be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location; and

land, till en behörig myndighet utsedd av myndigheten, 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 avaktiveras 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 använda den radioanläggning som är installerad ombord för att uppfylla kraven i kapitel IV, förutsatt att alla krav i denna regel är uppfyllda.

6. När en myndighet underrättas om ett skyddslarm från fartyg skall myndigheten 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 myndigheten 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

.2 conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

4 The ship security alert system activation points shall be designed so as to prevent the inadvertent initiation of the ship security alert.

5 The requirement for a ship security alert system may be complied with by using the radio installation fitted for compliance with the requirements of chapter IV, provided all requirements of this regulation are complied with.

6 When an Administration receives notification of a ship security alert, that Administration shall immediately notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

7 When a Contracting Government receives notification of a ship security alert from a ship which is not entitled to fly its flag, that Contracting Government shall immediately notify the relevant Administration and, if appropriate, the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

Regulation 7

Threats to ships

1 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

2 Contracting Governments shall provide a point of contact through which such ships can request advice or assistance and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications.

3 Where a risk of attack has been identified, the Contracting Government concerned shall advise the ships concerned and their Administrations of:

.1 the current security level;

.2 any security measures that should be put in place by the ships concerned to protect themselves from attack, in accordance with the provisions of part A of the ISPS

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 myndigheter 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 inbegriper 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

Code; and

.3 security measures that the coastal State has decided to put in place, as appropriate.

Regulation 8

Master's discretion for ship safety and security

1 The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

2 If, in the professional judgement of the master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such cases, the master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved and that the possibility of recurrence is minimized.

Regulation 9

Control and compliance measures

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly

myndigheten 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 skyddsnivå. När sådana fall identifieras skall myndigheten säkerställa att sådana konflikter löses och att risken för upprepnin g 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 de 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 får dessutom eller alternativt omfatta andra smärre administrativa eller korrigerande

authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ships Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

2 Ships intending to enter a port of another Contracting Government

2.1 For the purpose of this chapter, a Contracting Government may require that ships intending to enter its ports provide the following information to officers duly authorized by that Government to ensure compliance with this chapter prior to entry into port with the aim of avoiding the need to impose control measures or steps:

.1 that the ship possesses a valid Certificate and the name of its issuing authority;

.2 the security level at which the ship is currently operating;

.3 the security level at which the ship operated in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

.4 any special or additional security measures that were taken by the ship in any

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 får 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

previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

.5 that the appropriate ship security procedures were maintained during any ship to ship activity within the timeframe specified in paragraph 2.3; or

.6 other practical security related information (but not details of the ship security plan), taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

If requested by the Contracting Government, the ship or the Company shall provide confirmation, acceptable to that Contracting Government, of the information required above.

2.2 Every ship to which this chapter applies intending to enter the port of another Contracting Government shall provide the information described in paragraph 2.1 on the request of the officers duly authorized by that Government. The master may decline to provide such information on the understanding that failure to do so may result in denial of entry into port.

2.3 The ship shall keep records of the information referred to in paragraph 2.1 for the last 10 calls at port facilities.

2.4 If, after receipt of the information described in paragraph 2.1, officers duly authorised by the Contracting Government of the port in which the ship intends to enter have clear grounds for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers shall attempt to establish communication with and between the ship and the Administration in order to rectify the non-compliance. If such communication does not result in rectification, or if such officers have clear grounds otherwise for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers may take steps in relation to that ship as provided in paragraph 2.5. Any such steps taken must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

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 myndigheten 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, får 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 överensstämmelsen.

.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

2.5 Such steps are as follows:

.1 a requirement for the rectification of the non-compliance;

.2 a requirement that the ship proceed to a location specified in the territorial sea or internal waters of that Contracting Government;

.3 inspection of the ship, if the ship is in the territorial sea of the Contracting Government the port of which the ship intends to enter; or

.4 denial of entry into port.

Prior to initiating any such steps, the ship shall be informed by the Contracting Government of its intentions. Upon this information the master may withdraw the intention to enter that port. In such cases, this regulation shall not apply.

3 Additional provisions

3.1 In the event:

.1 of the imposition of a control measure, other than a lesser administrative or corrective measure, referred to in paragraph 1.3; or

.2 any of the steps referred to in paragraph 2.5 are taken, an officer duly authorized by the Contracting Government shall forthwith inform in writing the Administration specifying which control measures have been imposed or steps taken and the reasons thereof. The Contracting Government imposing the control measures or steps shall also notify the recognized security organization, which issued the Certificate relating to the ship concerned and the Organization when any such control measures have been imposed or steps taken.

3.2 When entry into port is denied or the ship is expelled from port, the authorities of the port State should communicate the appropriate facts to the authorities of the State of the next appropriate ports of call, when known, and any other appropriate coastal States, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Confidentiality and security of such notification shall be ensured.

3.3 Denial of entry into port, pursuant to paragraphs 2.4 and 2.5, or expulsion from port, pursuant to paragraphs 1.1 to 1.3, shall only be imposed where the officers duly authorized by the Contracting Government

omedelbart informera myndigheten 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 myndigheten.

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

have clear grounds to believe that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons, or of ships or other property and there are no other appropriate means for removing that threat.

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

3.5 When Contracting Governments exercise control under paragraph 1 or take steps under paragraph 2:

.1 all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained, or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered; and

.2 necessary access to the ship shall not be prevented for emergency or humanitarian reasons and for security purposes.

Regulation 10

Requirements for port facilities

1 Port facilities shall comply with the relevant requirements of this chapter and part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Contracting Governments with a port facility or port facilities within their territory, to which this regulation applies, shall ensure that:

.1 port facility security assessments are carried out, reviewed and approved in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and

.2 port facility security plans are developed, reviewed, approved and implemented in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

3 Contracting Governments shall designate and communicate the measures required to be addressed in a port facility se-

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 skyddsutredning 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 ses över

curity plan for the various security levels, including when the submission of a Declaration of Security will be required.

Regulation 11

Alternative security agreements

1 Contracting Governments may, when implementing this chapter and part A of the ISPS Code, conclude in writing bilateral or multilateral agreements with other Contracting Governments on alternative security arrangements covering short international voyages on fixed routes between port facilities located within their territories.

2 Any such agreement shall not compromise the level of security of other ships or of port facilities not covered by the agreement.

3 No ship covered by such an agreement shall conduct any ship-to-ship activities with any ship not covered by the agreement.

4 Such agreements shall be reviewed periodically, taking into account the experience gained as well as any changes in the particular circumstances or the assessed threats to the security of the ships, the port facilities or the routes covered by the agreement.

Regulation 12

Equivalent security arrangements

1 An Administration may allow a particular ship or a group of ships entitled to fly its flag to implement other security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Administration, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

2 When implementing this chapter and part A of the ISPS Code, a Contracting Government may allow a particular port facility or a group of port facilities located within its territory, other than those covered by an agreement concluded under regula-

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 myndighet får tillåta att ett visst fartyg eller grupp av fartyg, som för dess flagg, inför andra skyddsåtgärder likvärdiga med 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 myndighet 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 får en fördragsslutande stat tillåta att en viss hamnanläggning eller grupp av hamnanläggningar inom statens territorium, andra än de som omfattas av ett avtal som ingåtts enligt regel 11, inför skyddsåtgärder likvärdiga med 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 senast den 1 juli 2004 till IMO överlämna 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

tion 11, to implement security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in Part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Contracting Government, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

Regulation 13

Communication of information

1 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization and shall make available for the information of Companies and ships:

.1 the names and contact details of their national authority or authorities responsible for ship and port facility security;

.2 the locations within their territory covered by the approved port facility security plans.

.3 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon the ship-to-shore security alerts, referred to in regulation 6.2.1;

.4 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon any communications from Contracting Governments exercising control and compliance measures, referred to in regulation 9.3.1; and

.5 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to provide advice or assistance to ships and to whom ships can report any security concerns, referred to in regulation 7.2; and thereafter update such information as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

2 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization the names and contact details of any recognized security organizations authorized to act on their behalf together with details of the specific responsibility

omfattas av godkända skyddsplaner för hamnanläggningar.

.3 Namn på och kontaktuppgifter för 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 senast 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 senast den 1 juli 2004 till IMO överlämna 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

and conditions of authority delegated to such organizations. Such information shall be updated as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

3 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004 communicate to the Organization a list showing the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval and thereafter shall further communicate when any of the following changes take place:

.1 changes in the location or locations covered by an approved port facility security plan are to be introduced or have been introduced. In such cases the information to be communicated shall indicate the changes in the location or locations covered by the plan and the date as of which such changes are to be introduced or were implemented;

.2 an approved port facility security plan, previously included in the list submitted to the Organization, is to be withdrawn or has been withdrawn. In such cases, the information to be communicated shall indicate the date on which the withdrawal will take effect or was implemented. In these cases, the communication shall be made to the Organization as soon as is practically possible; and

.3 additions are to be made to the list of approved port facility security plans. In such cases, the information to be communicated shall indicate the location or locations covered by the plan and the date of approval.

4 Contracting Governments shall, at five year intervals after 1 July 2004, communicate to the Organization a revised and updated list showing all the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval (and the date of approval of any amendments

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, kommer att upphöra att gälla eller har upphört att gälla. I sådana fall skall det uppges vid vilken tidpunkt detta kommer att ske eller har skett. 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 omfattas 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 översyn av avtalet,
- .4 datum då avtalet träder i kraft, och
- .5 samråd som hållits med andra

thereto) which will supersede and replace all information communicated to the Organization, pursuant to paragraph 3, during the preceding five years.

5 Contracting Governments shall communicate to the Organization information that an agreement under regulation 11 has been concluded. The information communicated shall include:

.1 the names of the Contracting Governments which have concluded the agreement;

.2 the port facilities and the fixed routes covered by the agreement;

.3 the periodicity of review of the agreement;

.4 the date of entry into force of the agreement; and

.5 information on any consultations which have taken place with other Contracting Governments;

and thereafter shall communicate, as soon as practically possible, to the Organization information when the agreement has been amended or has ended.

6 Any Contracting Government which allows, under the provisions of regulation 12, any equivalent security arrangements with respect to a ship entitled to fly its flag or with respect to a port facility located within its territory, shall communicate to the Organization particulars thereof.

7 The Organization shall make available the information communicated under paragraph 3 to other Contracting Governments upon request.

fördragsslutande stater

och skall därefter så snart det är praktiskt möjligt underrätta IMO 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."

DEL A

OBLIGATORISKA KRAV RÖRANDE
BESTÄMMELSERNA I KAPITEL XI-2 I
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 sjöfartsnäringsen 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 skyddsutredningar 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.

PART A

MANDATORY REQUIREMENTS
REGARDING THE PROVISIONS OF
CHAPTER XI-2 OF THE INTERNA-
TIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
AS AMENDED

1 GENERAL

1.1 Introduction

This part of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities contains mandatory provisions to which reference is made in chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

1.2 Objectives

The objectives of this Code are:

.1 to establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade;

.2 to establish the respective roles and responsibilities of the Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, at the national and international level for ensuring maritime security;

.3 to ensure the early and efficient collection and exchange of security-related information;

.4 to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and

.5 to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

1.3 Functional requirements

In order to achieve its objectives, this

1.3 Funktionskrav

Denna kod innehåller ett antal funktionskrav, som skall leda till att syftena uppnås. 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 o tillåtna 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 skyddsutredningar, och

.7 krav på utbildning och övningar som garanterar förtroendet 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, lasttransporterheter, fartygets förråd eller fartyget självt från riskerna vid ett säkerhetstillbud.

.5 *en hamnanläggnings skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa

Code embodies a number of functional requirements. These include, but are not limited to:

.1 gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such information with appropriate Contracting Governments;

.2 requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities;

.3 preventing unauthorized access to ships, port facilities and their restricted areas;

.4 preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities;

.5 providing means for raising the alarm in reaction to security threats or security incidents;

.6 requiring ship and port facility security plans based upon security assessments; and

.7 requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

2 DEFINITIONS

2.1 For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

.1 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

.2 *Regulation* means a regulation of the Convention.

.3 *Chapter* means a chapter of the Convention.

.4 *Ship security plan* means a plan developed to ensure the application of measures on board the ship designed to protect persons on board, cargo, cargo transport units, ship's stores or the ship from the risks of a security incident.

.5 *Port facility security plan* means a plan developed to ensure the application of measures designed to protect the port facility and ships, persons, cargo, cargo transport units and ship's stores within the port facility from the risks of a security incident.

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 skyddschef*: 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 skyddschefer.

.7 *rederiets skyddschef*: den person som utsetts av rederiet för att säkerställa att en skyddsutredning 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 skyddschefer.

.8 *hamnanläggningens skyddschef*: den person som utsetts att ansvara för utarbetande, införande, revision och upprätthållande av hamnanläggningens skyddsplan och för samarbete med fartygets och rederiets skyddschefer.

.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

.6 *Ship security officer* means the person on board the ship, accountable to the master, designated by the Company as responsible for the security of the ship, including implementation and maintenance of the ship security plan and for liaison with the company security officer and port facility security officers.

.7 *Company security officer* means the person designated by the Company for ensuring that a ship security assessment is carried out; that a ship security plan is developed, submitted for approval, and thereafter implemented and maintained and for liaison with port facility security officers and the ship security officer.

.8 *Port facility security officer* means the person designated as responsible for the development, implementation, revision and maintenance of the port facility security plan and for liaison with the ship security officers and company security officers.

.9 *Security level 1* means the level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.

.10 *Security level 2* means the level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.

.11 *Security level 3* means the level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

2.2 The term “ship”, when used in this Code, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft as defined in regulation XI-2/1.

2.3 The term “Contracting Government” in connection with any reference to a port facility, when used in sections 14 to 18, includes a reference to the “Designated Authority”.

2.4 Terms not otherwise defined in this part shall have the same meaning as the meaning attributed to them in chapters I and XI-2.

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 är tillämplig på

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 Trots vad som sägs i 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 skyddsutredning 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 skydds nivå, som man avser att uppnå genom kapitel XI-2 eller denna del av koden.

3.3 Denna kod är inte tillämplig på 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 är tillämpliga på rederier och fartyg som avses i regel XI 2/4.

3.5 Avsnitten 5 och 14–18 i denna del är tillämpliga på hamnanläggningar som avses i regel XI 2/10.

3.6 Ingenting i denna kod skall påverka de rättigheter eller skyldigheter staterna har

3 APPLICATION

3.1 This Code applies to:

.1 the following types of ships engaged on international voyages:

.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

.3 mobile offshore drilling units; and

.2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

3.2 Notwithstanding the provisions of section 3.1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this Part of the Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

3.2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under section 3.2, on a port facility security assessment carried out in accordance with this Part of the Code.

3.2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under section 3.2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by chapter XI-2 or by this Part of the Code.

3.3 This Code does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

3.4 Sections 5 to 13 and 19 of this part apply to Companies and ships as specified in regulation XI-2/4.

3.5 Sections 5 and 14 to 18 of this part apply to port facilities as specified in regulation XI-2/10.

3.6 Nothing in this Code shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

4 RESPONSIBILITIES OF CONTRACTING GOVERNMENTS

4.1 Subject to the provisions of regulation XI-2/3 and XI-2/7, Contracting Govern-

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 informationen om hot är trovärdig,
- .2 den utsträckning i vilken informationen om hot kan bekräftas,
- .3 den utsträckning i vilken informationen om hot 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 skyddsutredningen 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

ments shall set security levels and provide guidance for protection from security incidents. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident. Factors to be considered in setting the appropriate security level include:

- .1 the degree that the threat information is credible;
- .2 the degree that the threat information is corroborated;
- .3 the degree that the threat information is specific or imminent; and
- .4 the potential consequences of such a security incident.

4.2 Contracting Governments, when they set security level 3, shall issue, as necessary, appropriate instructions and shall provide security related information to the ships and port facilities that may be affected.

4.3 Contracting Governments may delegate to a recognized security organization certain of their security related duties under chapter XI-2 and this Part of the Code with the exception of:

- .1 setting of the applicable security level;
- .2 approving a Port Facility Security Assessment and subsequent amendments to an approved assessment;
- .3 determining the port facilities which will be required to designate a Port Facility Security Officer;
- .4 approving a Port Facility Security Plan and subsequent amendments to an approved plan;
- .5 exercising control and compliance measures pursuant to regulation XI-2/9; and
- .6 establishing the requirements for a Declaration of Security.

4.4 Contracting Governments shall, to the extent they consider appropriate, test the effectiveness of the Ship or the Port Facility Security Plans, or of amendments to such plans, they have approved, or, in the case of ships, of plans which have been approved on their behalf.

5 DECLARATION OF SECURITY

5.1 Contracting Governments shall determine when a Declaration of Security is

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 tillämpar en högre skydds nivå 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 skyddschef för fartygets räkning och, om så är tillämpligt,

.2 hamnanläggningens skyddschef 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 skydds krav som kan delas mellan en hamnanläggning och ett fartyg (eller mellan fartyg) och fastslå parternas

required by assessing the risk the ship/port interface or ship to ship activity poses to persons, property or the environment.

5.2 A ship can request completion of a Declaration of Security when:

.1 the ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with;

.2 there is an agreement on a Declaration of Security between Contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on those voyages;

.3 there has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable;

.4 the ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan; or

.5 the ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan.

5.3 Requests for the completion of a Declaration of Security, under this section, shall be acknowledged by the applicable port facility or ship.

5.4 The Declaration of Security shall be completed by:

.1 the master or the ship security officer on behalf of the ship(s); and, if appropriate,

.2 the port facility security officer or, if the Contracting Government determines otherwise, by any other body responsible for shore-side security, on behalf of the port facility.

5.5 The Declaration of Security shall address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship (or between ships) and shall state the responsibility for each.

5.6 Contracting Governments shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by the port facilities located within their territory.

5.7 Administrations shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which

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 Myndigheten 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 skyddschef, befälhavaren och fartygets skyddschef 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.

Declarations of Security shall be kept by ships entitled to fly their flag.

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company shall establish in the ship security plan that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the safety and security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.

6.2 The Company shall ensure that the company security officer, the master and the ship security officer are given the necessary support to fulfil their duties and responsibilities in accordance with chapter XI-2 and this Part of the Code.

7 SHIP SECURITY

7.1 A ship is required to act upon the security levels set by Contracting Governments as set out below.

7.2 At security level 1, the following activities shall be carried out, through appropriate measures, on all ships, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

.1 ensuring the performance of all ship security duties;

.2 controlling access to the ship;

.3 controlling the embarkation of persons and their effects;

.4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

.5 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;

.6 supervising the handling of cargo and ship's stores; and

.7 ensuring that security communication is readily available.

7.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

.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 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.

7.4 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 myndigheten 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 skyddschef bekräfta att man ombord påbörjat införandet av lämpliga åtgärder och förfaranden i enlighet med fartygets skyddsplan, och vid instruktion om skyddsnivå 3 i enlighet med de instruktioner som den fördragsslutande stat som fastställt skyddsnivå 3 utfärdat. Fartyget skall rapportera om alla problem vid införandet. I sådana fall skall hamnanläggningens och fartygets skyddschefer samarbeta och samordna lämpliga åtgärder.

7.7 Om myndigheten begär att ett fartyg skall ändra till eller redan tillämnar 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 skyddschef om

7.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.5 Whenever security level 2 or 3 is set by the Administration, the ship shall acknowledge receipt of the instructions on change of the security level.

7.6 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government that has set security level 2 or 3, the ship shall acknowledge receipt of this instruction and shall confirm to the port facility security officer the initiation of the implementation of the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3, in instructions issued by the Contracting Government which has set security level 3. The ship shall report any difficulties in implementation. In such cases, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate the appropriate actions.

7.7 If a ship is required by the Administration to set, or is already at, a higher security level than that set for the port it intends to enter or in which it is already berthed, then the ship shall advise, without delay, the competent authority of the Contracting Government within whose territory the port facility is located and the port facility security officer of the situation.

7.7.1 In such cases, the ship security officer shall liaise with the port facility security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

7.8 An Administration requiring ships entitled to fly its flag to set security level 2 or 3 in a port of another Contracting Government shall inform that Contracting Government without delay.

7.9 When Contracting Governments set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, such ships shall be advised to maintain vigilance and report immediately to their

situationen.

7.7.1 I sådana fall skall fartygets skyddschef samarbeta med hamnanläggningens skyddschef och vid behov samordna lämpliga åtgärder.

7.8 En myndighet 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 myndighet 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. SKYDDSUTREDNING AV FARTYG

8.1 Skyddsutredningen utgör en väsentlig och integrerad del av utarbetandet och uppdateringen av fartygets skyddsplan.

8.2 Rederiets skyddschef skall se till att fartygets skyddsutredning 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 får en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utföra skyddsutredningen av ett visst fartyg.

8.4 Skyddsutredningen skall inbegripa en sjöfartsskyddsbesiktning på plats och åtminstone innehålla följande:

Administration and any nearby coastal States any information that comes to their attention that might affect maritime security in the area.

7.9.1 When advising such ships of the applicable security level, a Contracting Government shall, taking into account the guidance given in the part B of this Code, also advise those ships of any security measure that they should take and, if appropriate, of measures that have been taken by the Contracting Government to provide protection against the threat.

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

8.1 The ship security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the ship security plan.

8.2 The company security officer shall ensure that the ship security assessment is carried out by persons with appropriate skills to evaluate the security of a ship, in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

8.3 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognized security organization may carry out the ship security assessment of a specific ship.

8.4 The ship security assessment shall include an on-scene security survey and, at least, the following elements:

.1 identification of existing security measures, procedures and operations;

.2 identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;

.3 identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures; and

.4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

8.5 The ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and retained by the Company.

.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 Skyddsutredningen skall dokumenteras, granskas, godtas och bevaras av rederiet.

9. FARTYGETS SKYDDSPLAN

9.1 Alla fartyg skall medföra en av myndigheten 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 får en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utarbeta skyddsplanen för ett visst fartyg.

9.2 Myndigheten får 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 skyddsutredningen 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 skyddsutredning 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 skrivs på fartygets arbetspråk. Om det eller de språken inte är engelska,

9 SHIP SECURITY PLAN

9.1 Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in this Part of the Code.

9.1.1 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognized security organization may prepare the ship security plan for a specific ship.

9.2 The Administration may entrust the review and approval of ship security plans, or of amendments to a previously approved plan, to recognized security organizations.

9.2.1 In such cases the recognized security organization, undertaking the review and approval of a ship security plan, or its amendments, for a specific ship shall not have been involved in either the preparation of the ship security assessment or of the ship security plan, or of the amendments, under review.

9.3 The submission of a ship security plan, or of amendments to a previously approved plan, for approval shall be accompanied by the security assessment on the basis of which the plan, or the amendments, have been developed.

9.4 Such a plan shall be developed, taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be written in the working language or languages of the ship. If the language or languages used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included. The plan shall address, at least, the following:

.1 measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;

.2 identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;

.3 measures for the prevention of unauthorized access to the ship;

.4 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;

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, 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 säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser, 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 får ge på skyddsnivå 3.

.6 Förfaranden för evakuering i händelse av säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser.

.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 översyn av planen och för uppdatering.

.12 Förfaranden för rapportering av säkerhetstillbud.

.13 Identifiering av fartygets skyddschef.

.14 Identifiering av rederiets skyddschef, inbegripet kontaktuppgifter för dygnet-runtkontakt.

.15 Förfaranden för att säkerställa inspektion, provning, kalibrering och underhåll av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.

.16 Tidsintervall för provning eller

.5 procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3;

.6 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;

.7 duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;

.8 procedures for auditing the security activities;

.9 procedures for training, drills and exercises associated with the plan;

.10 procedures for interfacing with port facility security activities;

.11 procedures for the periodic review of the plan and for updating;

.12 procedures for reporting security incidents;

.13 identification of the ship security officer;

.14 identification of the company security officer including 24-hour contact details;

.15 procedures to ensure the inspection, testing, calibration, and maintenance of any security equipment provided on board;

.16 frequency for testing or calibration of any security equipment provided on board;

.17 identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided;¹ and

.18 procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts.¹

¹ Administrations may allow, in order to avoid compromising in any way the objective of providing on board the ship security alert system, this information to be kept elsewhere on board in a document known to the master, the ship security officer and other senior shipboard personnel as may be decided by the Company.

kalibrering av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.

.17 Identifiering av platser där fartygets skyddslarmsystem kan aktiveras¹.

.18 Förfaranden, instruktioner och riktlinjer för användning av fartygets skyddslarmsystem, inbegripet provning, aktivering, avaktivering och återställning och för att begränsa falsklarm.

¹ Myndigheten kan medge att, i syfte att inte på något sätt äventyra målet att ombord tillhandahålla fartygets skyddslarmsystem, denna information förvaras på annan plats ombord i ett dokument som skall vara känt av befälhavaren, fartygets skyddschef och annan personal ombord av högre rang i enlighet med vad rederiet beslutar.

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 Myndigheten 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 myndigheten. 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 myndigheten, 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

9.4.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company or of the ship.

9.5 The Administration shall determine which changes to an approved ship security plan or to any security equipment specified in an approved plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes shall be at least as effective as those measures prescribed in chapter XI-2 and this Part of the Code.

9.5.1 The nature of the changes to the ship security plan or the security equipment that have been specifically approved by the Administration, pursuant to section 9.5, shall be documented in a manner that clearly indicates such approval. This approval shall be available on board and shall be presented together with the International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate). If these changes are temporary, once the original approved measures or equipment are reinstated, this documentation no longer needs to be retained by the ship.

9.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorized deletion, destruction or amendment.

9.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

9.8 Ship security plans are not subject to inspection by officers duly authorized by a Contracting Government to carry out control and compliance measures in accordance with regulation XI-2/9, save in circumstances specified in section 9.8.1.

9.8.1 If the officers duly authorized by a Contracting Government have clear grounds to believe that the ship is not in compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, and the only means to verify or rectify the non-compliance is to review the relevant re-

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 i enlighet med 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 se över tillämpliga krav i fartygets skyddsplan, får 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 myndigheten, 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

quirements of the ship security plan, limited access to the specific sections of the plan relating to the noncompliance is exceptionally allowed, but only with the consent of the Contracting Government of, or the master of, the ship concerned. Nevertheless, the provisions in the plan relating to section 9.4 subsections .2, .4, .5, .7, .15, .17 and .18 of this Part of the Code are considered as confidential information, and cannot be subject to inspection unless otherwise agreed by the Contracting Governments concerned.

10 RECORDS

10.1 Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3:

- .1 training, drills and exercises;
- .2 security threats and security incidents;
- .3 breaches of security;
- .4 changes in security level;
- .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been;
- .6 internal audits and reviews of security activities;
- .7 periodic review of the ship security assessment;
- .8 periodic review of the ship security plan;
- .9 implementation of any amendments to the plan; and
- .10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board including testing of the ship security alert system.

10.2 The records shall be kept in the working language or languages of the ship. If the language or languages used are not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

10.3 The records may be kept in an electronic format. In such a case, they shall be protected by procedures aimed at preventing their unauthorized deletion, destruction or amendment.

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 skyddsutredning.

.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 SKYDDSCHEF

11.1 Rederiet skall utse en sjöfartsskyddsansvarig. En person som utses till rederiets skyddschef får 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 får, beroende på det antal eller de typer av fartyg rederiet driver, utse flera personer som skyddschef, 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 skyddschefs 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

10.4 The records shall be protected from unauthorized access or disclosure.

11 COMPANY SECURITY OFFICER

11.1 The Company shall designate a company security officer. A person designated as the company security officer may act as the company security officer for one or more ships, depending on the number or types of ships the Company operates provided it is clearly identified for which ships this person is responsible. A Company may, depending on the number or types of ships they operate designate several persons as company security officers provided it is clearly identified for which ships each person is responsible.

11.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the company security officer shall include, but are not limited to:

.1 advising the level of threats likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;

.2 ensuring that ship security assessments are carried out;

.3 ensuring the development, the submission for approval, and thereafter the implementation and maintenance of the ship security plan;

.4 ensuring that the ship security plan is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship;

.5 arranging for internal audits and reviews of security activities;

.6 arranging for the initial and subsequent verifications of the ship by the Administration or the recognized security organization;

.7 ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;

.8 enhancing security awareness and vigilance;

.9 ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship;

lämpliga skyddsutredningar och annan relevant information.

.2 Se till att fartygets skyddsutredning 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 myndigheten 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 skyddschefer 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 SKYDDSCHEF

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

.10 ensuring effective communication and co-operation between the ship security officer and the relevant port facility security officers;

.11 ensuring consistency between security requirements and safety requirements;

.12 ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and

.13 ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.

12 SHIP SECURITY OFFICER

12.1 A ship security officer shall be designated on each ship.

12.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the ship security officer shall include, but are not limited to:

.1 undertaking regular security inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are maintained;

.2 maintaining and supervising the implementation of the ship security plan, including any amendments to the plan;

.3 co-ordinating the security aspects of the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant port facility security officers;

.4 proposing modifications to the ship security plan;

.5 reporting to the company security officer any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implementing any corrective actions;

.6 enhancing security awareness and vigilance on board;

.7 ensuring that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate;

.8 reporting all security incidents;

.9 co-ordinating implementation of the ship security plan with the company security officer and the relevant port facility security officer; and

skyddschefs 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 skyddschef i berörd hamnanläggning.

.4 Föreslå ändringar i fartygets skyddsplan.

.5 Rapportera till rederiets skyddschef 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 skyddschef och med den skyddschef 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 skyddschef 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 skyddschef 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

.10 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any.

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

13.1 The company security officer and appropriate shore-based personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.2 The ship security officer shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties and responsibilities shall understand their responsibilities for ship security as described in the ship security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.4 To ensure the effective implementation of the ship security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the ship type, ship personnel changes, port facilities to be visited and other relevant circumstances, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.5 The company security officer shall ensure the effective coordination and implementation of ship security plans by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14 PORT FACILITY SECURITY

14.1 A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship, ship's personnel and visitors, goods and services.

14.2 At security level 1, the following activities shall be carried out through ap-

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 skyddschef 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 skydds nivå 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 skydds nivå 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

appropriate measures in all port facilities, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

.1 ensuring the performance of all port facility security duties;

.2 controlling access to the port facility;

.3 monitoring of the port facility, including anchoring and berthing area(s);

.4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

.5 supervising the handling of cargo;

.6 supervising the handling of ship's stores; and

.7 ensuring that security communication is readily available.

14.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4.1 In addition, at security level 3, port facilities are required to respond to and implement any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

14.5 When a port facility security officer is advised that a ship encounters difficulties in complying with the requirements of chapter XI-2 or this part or in implementing the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 following any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate appropriate actions.

14.6 When a port facility security officer is advised that a ship is at a security level, which is higher than that of the port facility,

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 skyddschefer kontakta varandra och samordna lämpliga insatser.

14.6 När den skyddschef 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 skyddschef och vid behov samordna lämpliga insatser.

15. SKYDDSUTREDNING AV HAMNANLÄGGNING

15.1 Skyddsutredningen av en hamnanläggning utgör en väsentlig och integrerad del av utarbetandet och uppdateringen av hamnanläggningens skyddsplan.

15.2 Skyddsutredningen av en hamnanläggning skall utföras av den fördragsslutande staten, inom vars territorium hamnanläggningen ligger. En fördragsslutande stat får bemyndiga en

the port facility security officer shall report the matter to the competent authority and shall liaise with the ship security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

15.1 The port facility security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the port facility security plan.

15.2 The port facility security assessment shall be carried out by the Contracting Government within whose territory the port facility is located. A Contracting Government may authorise a recognized security organization to carry out the port facility security assessment of a specific port facility located within its territory.

15.2.1 When the port facility security assessment has been carried out by a recognized security organization, the security assessment shall be reviewed and approved for compliance with this section by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

15.3 The persons carrying out the assessment shall have appropriate skills to evaluate the security of the port facility in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

15.4 The port facility security assessments shall periodically be reviewed and updated, taking account of changing threats and/or minor changes in the port facility and shall always be reviewed and updated when major changes to the port facility take place.

15.5 The port facility security assessment shall include, at least, the following elements:

.1 identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect;

.2 identification of possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures;

.3 identification, selection and prioritization of counter measures and procedural

erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra skyddsutredningen av en specifik hamnanläggning inom det egna territoriet.

15.2.1 När skyddsutredningen 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 Skyddsutredningen av en hamnanläggning skall regelbundet ses över och uppdateras med beaktande av förändrade hotbilder och smärre ändringar som genomförts i hamnanläggningen och skall alltid ses över och uppdateras när större ändringar av hamnanläggningen äger rum.

15.5 Skyddsutredningen 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 får tillåta att skyddsutredningen av en hamnanläggning omfattar 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.

changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability; and

.4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

15.6 The Contracting Government may allow a port facility security assessment to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an arrangement shall communicate to the Organization particulars thereof.

15.7 Upon completion of the port facility security assessment, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

16.1 A port facility security plan shall be developed and maintained, on the basis of a port facility security assessment, for each port facility, adequate for the ship/port interface. The plan shall make provisions for the three security levels, as defined in this Part of the Code.

16.1.1 Subject to the provisions of section 16.2, a recognized security organization may prepare the port facility security plan of a specific port facility.

16.2 The port facility security plan shall be approved by the Contracting Government in whose territory the port facility is located.

16.3 Such a plan shall be developed taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be in the working language of the port facility. The plan shall address, at least, the following:

.1 measures designed to prevent weapons or any other dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not au-

15.7 När skyddsutredningen 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 skall utarbetas och upprätthållas för varje hamnanläggning på grundval av skyddsutredningen 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 får 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 säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser, inbegripet åtgärder för upprätthållandet av betydelsefulla verksamheter i hamnanläggningen eller vid samverkan mellan fartyg och hamn.

thorized, from being introduced into the port facility or on board a ship;

.2 measures designed to prevent unauthorized access to the port facility, to ships moored at the facility, and to restricted areas of the facility;

.3 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the port facility or ship/port interface;

.4 procedures for responding to any security instructions the Contracting Government, in whose territory the port facility is located, may give at security level 3;

.5 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;

.6 duties of port facility personnel assigned security responsibilities and of other facility personnel on security aspects;

.7 procedures for interfacing with ship security activities;

.8 procedures for the periodic review of the plan and updating;

.9 procedures for reporting security incidents;

.10 identification of the port facility security officer including 24-hour contact details;

.11 measures to ensure the security of the information contained in the plan;

.12 measures designed to ensure effective security of cargo and the cargo handling equipment at the port facility;

.13 procedures for auditing the port facility security plan;

.14 procedures for responding in case the ship security alert system of a ship at the port facility has been activated; and

.15 procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

16.4 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall

.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 säkerhetshot eller säkerhetsöverträdelser.

.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 skyddschef, 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.

16.4 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.

16.5 Hamnanläggningens skyddsplan får kombineras med eller utgöra en del av hamnens skyddsplan eller andra beredningsplaner för hamnen.

16.6 Den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger skall besluta vilka ändringar i skyddsplanen som inte skall införas utan att först godkännas av

be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the port facility.

16.5 The port facility security plan may be combined with, or be part of, the port security plan or any other port emergency plan or plans.

16.6 The Contracting Government in whose territory the port facility is located shall determine which changes to the port facility security plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by them.

16.7 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorized deletion, destruction or amendment.

16.8 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16.9 Contracting Governments may allow a port facility security plan to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an alternative arrangement, shall communicate to the Organization particulars thereof.

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 A port facility security officer shall be designated for each port facility. A person may be designated as the port facility security officer for one or more port facilities.

17.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the port facility security officer shall include, but are not limited to:

.1 conducting an initial comprehensive security survey of the port facility taking into account the relevant port facility security assessment;

.2 ensuring the development and maintenance of the port facility security plan;

.3 implementing and exercising the port facility security plan;

staten.

16.7 Planen kan förvaras elektroniskt. Den skall i så fall skyddas av förfaranden som syftar till att förhindra obehörig radering, destruktion eller ändring.

16.8 Planen skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

16.9 De fördragsslutande staterna får 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 SKYDDSCHEF

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 skyddschefs uppgifter och ansvar även omfatta, men inte begränsas till, följande:

.1 Genomföra en omfattande, inledande sjöfartsskyddsbesiktning av hamnanläggningen, med beaktande av hamnanläggningens aktuella skyddsutredning.

.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.

.4 undertaking regular security inspections of the port facility to ensure the continuation of appropriate security measures;

.5 recommending and incorporating, as appropriate, modifications to the port facility security plan in order to correct deficiencies and to update the plan to take into account of relevant changes to the port facility;

.6 enhancing security awareness and vigilance of the port facility personnel;

.7 ensuring adequate training has been provided to personnel responsible for the security of the port facility;

.8 reporting to the relevant authorities and maintaining records of occurrences which threaten the security of the port facility;

.9 co-ordinating implementation of the port facility security plan with the appropriate Company and ship security officer(s);

.10 co-ordinating with security services, as appropriate;

.11 ensuring that standards for personnel responsible for security of the port facility are met;

.12 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any; and

.13 assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested.

17.3 The port facility security officer shall be given the necessary support to fulfil the duties and responsibilities imposed by chapter XI-2 and this Part of the Code.

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY

18.1 The port facility security officer and appropriate port facility security personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.2 Port facility personnel having specific security duties shall understand their duties and responsibilities for port facility security, as described in the port facility security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned

.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 skyddschefer.

.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 skyddschef med att bekräfta identiteten på de personer som ämnar gå ombord på fartyget.

.17.3 Hamnanläggningens skyddschef 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 HAMNANLÄGGNINGSSJÖFARTSSKYDD

18.1 Hamnanläggningens skyddschef och vederbörlig sjöfartsskyddspersonal skall ha kunskap och ha erhållit utbildning med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

18.2 Hamnanläggningenspersonal 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

duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.3 To ensure the effective implementation of the port facility security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the types of operation of the port facility, port facility personnel changes, the type of ship the port facility is serving and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

18.4 The port facility security officer shall ensure the effective coordination and implementation of the port facility security plan by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION FOR SHIPS

19.1 Verifications

19.1.1 Each ship to which this Part of the Code applies shall be subject to the verifications specified below:

.1 an initial verification before the ship is put in service or before the certificate required under section 19.2 is issued for the first time, which shall include a complete verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of chapter XI-2, this Part of the Code and the approved ship security plan. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2 and this Part of the Code, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

.2 a renewal verification at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where section 19.3 is applicable. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2, this Part of the Code and the approved ship security plan, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

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 myndigheten, 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

.3 at least one intermediate verification. If only one intermediate verification is carried out it shall take place between the second and third anniversary date of the certificate as defined in regulation 1/2(n). The intermediate verification shall include inspection of the security system and any associated security equipment of the ship to ensure that it remains satisfactory for the service for which the ship is intended. Such intermediate verification shall be endorsed on the certificate;

.4 any additional verifications as determined by the Administration.

19.1.2 The verifications of ships shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the verifications to a recognized security organization referred to in regulation XI-2/1.

19.1.3 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the verification and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

19.1.4 The security system and any associated security equipment of the ship after verification shall be maintained to conform with the provisions of regulations XI-2/4.2 and XI-2/6, this Part of the Code and the approved ship security plan. After any verification under section 19.1.1 has been completed, no changes shall be made in security system and in any associated security equipment or the approved ship security plan without the sanction of the Administration.

19.2 Issue or endorsement of certificate

19.2.1 An International Ship Security Certificate shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with the provisions of section 19.1.

19.2.2 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by a recognized security organization acting on behalf of the Administration.

19.2.3 Another Contracting Government may, at the request of the Administration, cause the ship to be verified and, if satisfied that the provisions of section 19.1.1 are complied with, shall issue or authorize the

skall omfatta inspektion av sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord, för att säkerställa att det alljämt 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 myndigheten.

19.1.2 Kontrollerna av fartygen skall utföras av myndighetens tjänstemän. Myndigheten får emellertid överlåta kontrollen till en sådan erkänd sjöfartsskyddsorganisation som avses i regel XI-2/1.

19.1.3 Den berörda myndigheten 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 myndighetens medgivande.

19.2 Utfärdande av eller påskrift på certifikatet

19.2.1 Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall utfärdas efter den första kontrollen eller förnyad kontroll i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 19.1.

19.2.2 Ett sådant certifikat skall utfärdas eller påtecknas av antingen myndigheten eller av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som agerar för myndighetens räkning.

19.2.3 En annan fördragsslutande stat får, på begäran av myndigheten, föranstalta om kontroll av fartyget och skall, om den är övertygad om att bestämmelserna i avsnitt 19.1.1 är uppfyllda, utfärda eller ge bemyndigande att utfärda ett internationellt

issue of an International Ship Security Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Code.

19.2.3.1 A copy of the certificate and a copy of the verification report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

19.2.3.2 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under section 19.2.2.

19.2.4 The International Ship Security Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

19.3 Duration and validity of certificate

19.3.1 An International Ship Security Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

19.3.2 When the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.1 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.2 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

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 myndighet 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 myndigheten, 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 myndigheten, 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

19.3.3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in section 19.3.1, provided that the verifications referred to in section 19.1.1 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

19.3.4 If a renewal verification has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or recognized security organization acting on behalf of the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

19.3.5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this section may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date

längre fram i tiden än fem år från och med det datum den förnyade kontrollen slutfördes.

19.3.3 Om ett certifikat är utfärdat för en period som är kortare än fem år får myndigheten 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, får myndigheten eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som agerar för myndighetens 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, får myndigheten 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, får förlängas av myndigheten med en resitperiod på upp till en månad från det upphörandedatum som anges på

of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.7 If an intermediate verification is completed before the period specified in section 19.1.1, then:

.1 the expiry date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three years later than the date on which the intermediate verification was completed;

.2 the expiry date may remain unchanged provided one or more additional verifications are carried out so that the maximum intervals between the verifications prescribed by section 19.1.1 are not exceeded.

19.3.8 A certificate issued under section 19.2 shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant verifications are not completed within the periods specified under section 19.1.1;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with section 19.1.1.3 and 19.3.7.1, if applicable;

.3 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company; and

.4 upon transfer of the ship to the flag of another State.

19.3.9 In the case of:

.1 a transfer of a ship to the flag of another Contracting Government, the Contracting Government whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the receiving Administration copies of, or all information relating to, the International Ship Security Certificate carried by the ship before the transfer and copies of available verification reports, or

.2 a Company that assumes responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company, the previous Company shall as soon as possible, transmit to the receiving Company copies of any information related to the International Ship Security Certificate or to facilitate the verifications described in section 19.4.2.

19.4 Interim certification

19.4.1 The certificates specified in section 19.2 shall be issued only when the Administration issuing the certificate is fully satis-

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 får 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, och all information som hänför sig till, det internationella sjöfartsskyddscertifikat som fartyget medförde före överföringen och kopior på tillgängliga kontrollrapporter till myndigheten 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

fartyget att den förnyade kontrollen är slutförd. 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.

.1 a ship without a certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;

.2 transfer of a ship from the flag of a Contracting Government to the flag of another Contracting Government;

.3 transfer of a ship to the flag of a Contracting Government from a State which is not a Contracting Government; or

.4 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company;

until the certificate referred to in section 19.2 is issued, the Administration may cause an Interim International Ship Security Certificate to be issued, in a form corresponding to the model given in the Appendix to this Part of the Code.

19.4.2 An Interim International Ship Security Certificate shall only be issued when the Administration or recognized security organization, on behalf of the Administration, has verified that:

.1 the ship security assessment required by this Part of the Code has been completed,

.2 a copy of the ship security plan meeting the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code is provided on board, has been submitted for review and approval, and is being implemented on the ship;

.3 the ship is provided with a ship security alert system meeting the requirements of regulation XI-2/6, if required,

.4 the company security officer:

.1 has ensured:

.1 the review of the ship security plan for compliance with this Part of the Code,

.2 that the plan has been submitted for approval, and

.3 that the plan is being implemented on the ship, and

.2 has established the necessary arrangements, including arrangements for drills, exercises and internal audits, through which the company security officer is satisfied that the ship will successfully complete the required verification in accordance with section 19.1.1.1, within 6 months;

rederiet.

19.4 Interimistisk certifiering

19.4.1 De certifikat som anges i avsnitt 19.2 skall endast utfärdas när den myndighet som utfärdar certifikatet är fullt övertygad om att fartyget uppfyller kraven i avsnitt 19.1. Efter den 1 juli 2004 får emellertid myndigheten 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 stats flagg,

.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 myndigheten eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för myndighetens räkning har kontrollerat följande:

.1 Den skyddsutredning 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 skyddschef

.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

.5 arrangements have been made for carrying out the required verifications under section 19.1.1.1;

.6 the master, the ship's security officer and other ship's personnel with specific security duties are familiar with their duties and responsibilities as specified in this Part of the Code; and with the relevant provisions of the ship security plan placed on board; and have been provided such information in the working language of the ship's personnel or languages understood by them; and

.7 the ship security officer meets the requirements of this Part of the Code.

19.4.3 An Interim International Ship Security Certificate may be issued by the Administration or by a recognized security organization authorized to act on its behalf.

19.4.4 An Interim International Ship Security Certificate shall be valid for 6 months, or until the certificate required by section 19.2 is issued, whichever comes first, and may not be extended.

19.4.5 No Contracting Government shall cause a subsequent, consecutive Interim International Ship Security Certificate to be issued to a ship if, in the judgment of the Administration or the recognized security organization, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and this Part of the Code beyond the period of the initial interim certificate as specified in section 19.4.4.

19.4.6 For the purposes of regulation XI-2/9, Contracting Governments may, prior to accepting an Interim International Ship Security Certificate as a valid certificate, ensure that the requirements of sections 19.4.2.4 to 19.4.2.6 have been met.

.2 har vidtagit nödvändiga åtgärder, inbegripet åtgärder för övningar och interna kontroller genom vilka rederiets skyddschef 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 skyddschef 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 skyddschef uppfyller kraven i denna del av koden.

19.4.3 Ett interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat får utfärdas av myndigheten eller av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation med befogenhet att agera för myndighetens 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 får 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 myndighetens 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 får 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 kontrollrats 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)

APPENDIX TO PART A
APPENDIX 1
 Form of the International Ship Security Certificate
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal) *(State)*
 Certificate Number

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

Under the authority of the Government of _____
(name of State)

by _____
(persons or organization authorized)

Name of ship :.....
 Distinctive number or letters :.....
 Port of registry :.....
 Type of ship :.....
 Gross tonnage :.....
 IMO Number :.....
 Name and address of the Company :.....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- 2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based

This Certificate is valid until
 subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at
(place of issue of the Certificate)

Date of issue
(signature of the duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

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 Namnteckning
 (Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
 Ort.....
 Datum.....

(Myndighetens stämpel)

PÅSKRIFT FÖR YTTERLIGARE KONTROLLER*

Ytterligare kontroll Namnteckning
 (Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
 Ort.....
 Datum.....

(Myndighetens stämpel)

Ytterligare kontroll Namnteckning
 (Bemyndigad tjänstemans namnteckning)
 Ort.....
 Datum.....

(Myndighetens stämpel)

Ytterligare kontroll Namnteckning
 (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 19.3.72 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.

Namnsteckning

(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

Namnsteckning

(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

Namnsteckning

(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort.....

Datum.....

(Myndighetens stämpel)

**ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF
THE ISPS CODE**

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5
YEARS WHERE SECTION A/19.3.3 OF THE ISPS CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL VERIFICATION HAS BEEN COM-
PLETED AND SECTION A/19.3.4 OF THE ISPS CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**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
AV-SNITT 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
UPPHÖRAN-DE, 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.

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF VERIFICATION WHERE SECTION A/19.3.5 OF THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE SECTION A/19.3.6 OF THE ISPS CODE APPLIES

This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5 / 19.3.6* of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE WHERE SECTION A/19.3.7.1 OF THE ISPS CODE APPLIES

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date** is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

** In case of completion of this part of the certificate the expiry date shown on the front of the certificate shall also be amended accordingly.

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 HAMNAN-
LÄGGNINGAR
(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"

APPENDIX 2

Form of the Interim International Ship Security Certificate
INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal)

(State)

Certificate No. _____

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

Under the authority of the Government of _____

(name of State)

by _____

(persons or organization authorized)

Name of ship :.....
 Distinctive number or letters :.....
 Port of registry :.....
 Type of ship :.....
 Gross tonnage :.....
 IMO Number :.....
 Name and address of company :.....
 Is this a subsequent, consecutive interim certificate? Yes/ No*
 If Yes, date of issue of initial interim certificate.....

THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of section A/19.4.2 of the ISPS Code have been complied with.

This Certificate is issued pursuant to section A/19.4 of the ISPS Code.

This Certificate is valid until

Issued at

(place of issue of the certificate)

Date of issue

*(signature of the duly authorized official
issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

* Delete as appropriate