

SKÝRSLA

um skoðun á framkvæmd hafnaverndar á Norðurlöndum miðað við Ísland

Már Sveinbjörnsson

Ólafur M. Kristinsson

Steinþór Pétursson

SKÝRSLA	1
Almennt um Noreg	4
Ålesund	5
Vedde Sildoliefabrikk í SULA:	5
Måløy	5
Samantekt um norskar hafnir	6
Almennt um danskar hafnir	8
Thyborøn	8
Århus	9
Samantekt um danskar hafnir	10
Almennt um sænskar hafnir	11
Gautaborg	11
Helsingborg	12
Samantek um sænskar hafnir.	14
Áhættumat og verndaráætlanir	15
Leiðbeiningar, aðstoð frá yfirvöldum	15
Úttektir, vottun	15
Framkvæmd, verndarráðstafanir	15
Farmvernd:	16
Tilkynningar skipa til hafna	16
Gjaldtaka vegna siglingaverndar	17
FYLGISKJAL 1	19
FYLGISKJAL 2	20

AÐDRAGANDI

Á fundi stjórnar Hafnasambands sveitarfélaga þann 8. apríl 2005 var samþykkt að senda fulltrúa til nokkurra hafna í Evrópu til að gera tilraun til þess að bera saman framkvæmd og eftirfylgni laga um siglingavernd milli landa og einstakra hafna. Lögin taka á þáttum eins og siglingavernd, hafnavernd og farmvernd, en tvö síðastnefndu atriðin snúa hvað mest að höfnunum.

Ákveðið var að senda þrjá fulltrúa á vegum stjórnar í þessa ferð, þá Steinþór Pétursson og Ólaf M. Kristinsson, úr stjórn hafnasambandsins og Mía Sveinbjörnsson framkvæmdastjóra Hafnarfjarðarhafnar. Auk þess var Siglingastofnun og Samtökum atvinnulífsins gefin kostur á að senda fulltrúa með á eigin vegum og ákvað Siglingastofnun að þekkjaast boðið og sendi Óskar Inga Sigmundsson deildarstjóra siglingaverndar í ferðina. Einnig sendu Faxaflóahafnir Hall Árnason og Hörður Blöndal kom frá Hafnasamlagi Norðurlands til móts við hópinn þann 21. maí.

Töluverður tími fór í að finna hafnir með fjölbreytta starfsemi og hafnir sem líktust Íslenskum höfnum að stærð og umfangi og varð niðurstaðan sú að heimsækja skyldi hafnir á Norðurlöndunum, þ.e. í Noregi, Danmörku og Svíþjóð.

Hiti og þungi þessarar vinnu og skipulagning ferðarinnar hvíldi á herðum Mía Sveinbjörnssonar.

Eftirtaldar hafnir voru heimsóttar:

- Ålesund havn, Noregi
- Vedde Sildoliefabrikki í SULA, Noregi
- Nordfjord havn í Måløy, Noregi
- Thyborøn havn, Danmörku
- Århus havn, Danmörku
- Göteborg hamn, Svíþjóð
- Helsingborg hamn, Svíþjóð

Markmið ferðarinnar var, eins og að framan greinir, að skoða hafnir með fjölbreytta starfsemi og hafnir sem væru svipaðar að stærð og umfangi og hafnir á Íslandi og var reynt að velja hafnir í sem flestum flokkum þeirra. Kanna átti hvernig staðið er að hafnarvernd og framfylgni laga um siglingavernd samanborið við framkvæmd laganna á Íslandi, en nokkuð hefur borið á að fullyrðingar hafi gengið milli aðila á Íslandi um að harðar sé gengið fram í þessum málum hér en í öðrum löndum.

Hér á eftir fer samantekt yfir ferðina og þær hafnir sem skoðaðar voru.

- Mía Sveinbjörnsson, framkvæmdastjóri Hafnar-fjarðarhöfn
- Ólafur M. Kristinsson, hafnarstjóri Vestmannaeyjahöfn
- Steinþór Pétursson, sveitar- og hafnarstjóri Austur- byggð
- Óskar Ingi Sigmundsson, deildarstjóri siglingaverndar, Siglingastofnun
- Hallur Árnason, forstöðumaður öryggismála Faxaflóahafna sf.
- Hörður Blöndal, hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands, bættist í hópinn 21. maí.

Almennt um Noreg

Það sem ritað er hér eru minnisatriði úr ferðinni skráð eins nákvæmlega og þátttakendur heyrðu og skildu, en bent hefur verið á að misræmis gæti á stöku stað milli þess, sem viðmælendur sögðu um fjölda skilgreindra hafnarsvæða og þess, sem fram kemur á vef norsku Strandgæslunnar (Kystværket).

Í Noregi eru hafnir ýmist í eigu sveitarfélaga eða í einkaeign. Heimsóttar voru tvær hafnir í eigu sveitarfélaga, Ålesund havn og Nordfjord havn í Måløy og ein höfn í einkaeigu, Vedde í Sula.

Hafnaryfirvöld í Ålesund og Måløy leigja þjónustufyrirtækjum hafnaraðstöður og sjá þau um framkvæmd siglingaverndar að hluta eða öllu leyti. Í Sula sjá starfsmenn Vedde Sildoliefabrik um framkvæmd siglingaverndar.

Í nágrenni Ålesund og Måløy eru hafnir sveitarfélaga með vottað áhættumat og verndaráætlanir, en alls ekki allar hafnir í einkaeign.

Höfnum í Noregi var gert skylt að nota vottuð ráðgjafafyrirtæki (RSO) til að gera áhættumat og verndaráætlanir fyrir skilgreind hafnarsvæði. Undantekningar virtust þó vera varðandi hafnarsvæði með tilfallandi notkun.

Einkahafnir, sem ekki höfðu vottað áhættumat og verndaráætlanir undirrituðu einhverskonar DOS (Dokument Of Security) við skipin.

Við undirbúning siglingaverndar nutu hafnir takmarkaðs stuðnings frá yfirvöldum, ef frá er talin handbók, sem Kystværket lét Det Norske Veritas vinna upp úr ISPS kóða IMO. Engar sértækar leiðbeiningar voru gefnar út og ekkert samráð var haft við yfirvöld. Lögreglufyrirvöld koma ekkert að framkvæmd siglingaverndarinnar, nema við hækkað vástig. Að sögn viðmælenda er í verndaráætlun getið um miðlægan aðila eða stað þar sem ákvörðun um vástig er tekin, en enginn slíkur er kominn enn.

Yfirvöld meta áhættumat og verndaráætlanir og munu í náinni framtíð (líklega í sumar) mæta til hafnanna og taka verndaráðstafanir út og votta eða gagnrýna þær.

Ráðgjafar hafnanna sáu verndarfulltrúum þeirra fyrir 2 daga námskeiðum. Ferðalanga minnr að verndarfulltrúar hafi sótt tveggja daga samræmt námskeið í ákveðinn háskóla, sem stóð fyrir þeim.

Hafnirnar fræddu eigin starfsmenn og starfsmenn þjónustufyrirtækja á hafnarsvæðinu um siglingaverndina.

Skip á leið til hafnar tilkynna sig með afar misjöfnum hætti og skilja mátti að engar samræmdar ISPS tilkynningar bærust höfnunum og vissu þær þá ekki hvort um vottuð skip var að ræða eða ekki. Þegar viðmælendum okkar var sýnd komutilkynning, eins og notaðar eru á Íslandi, urðu þeir afar hrifnir og vildu gjarnan að slíkt yrði tekið upp í Noregi.

Samræming framkvæmdar siglingaverndar er afar takmörkuð í Noregi og lýstu viðmælendur okkar því að þeir söknuðu þess.

Gámasvæði voru í öllum tilfellum girt af með föstum girðingum og á girðingunum voru mótordrifin draghlið (þar sem hliðgrindin er dregin til hliðar meðfram girðingunni) og gönguhlið.

Hliðin voru höfð opin á daginn þegar vinna fór fram á gámasvæðunum en var lokað að lokinni vinnu. Starfsmenn þjónustufyrirtækis viðkomandi hafnarsvæðis önnuðust eftirlit með svæðinu á meðan vinna stóð yfir.

Skilti er við hliðin þar sem tilkynnt er um að óviðkomandi sé bannaður aðgangur. Hver sem er getur þó farið inn á svæðið óáreittr og út aftur.

Eftir lokun var hægt að komast inn og út um hliðin með lykklum (kortum) og/eða fjarstýringu frá hafnarvakt.

Afgirtu hafnarsvæðin eru vöktuð með myndavélum allan sólarhringinn og eru myndbandsupptökur geymdar í 7 sólarhringa.

Starfsmenn innan gámasvæðanna höfðu allir sérstök auðkenniskort, en ekki báru allir þau þannig að þau sæjust. Áhafnir fá gestapassa ef beðið er um það sem og starfsmenn þjónustufyrirtækja meðan þeir starfa innan svæðanna.

Gámar voru hlaðnir og innsiglaðir við hleðslu og fluttir á gámasvæði hafnanna. Allir gámar voru innsiglaðir með ýmsum fyrirtækjainnsiglium. Ekki er um samræmd innsigli að ræða.

Fyrirtæki, sem hlóðu gámana og flytjendur gámana til hafnarsvæðisins undirrituðu samning við móttakanda gámana á hafnarsvæðinu (þjónustufyrirtækið) um að einungis væri í gámunum það sem farmbréfið segði til um og að ekki hefði verið átt við gámana í flutningi. Fyrirtækin þurfa að hafa sýnt af sér traus í eitt ár áður en gerður er samningur við þau. Hafnaryfirvöld vottuðu þessa samninga með stimpli og áritun. Gámar eru ekki opnaðir við komu á hafnarsvæði, heldur eru gámanúmer og innsigliúmer borin saman við farmbréf viðkomandi gáms. Tollayfirvöld koma hvergi nærri þessari farmvernd. Sumir viðmælendur vildu að tollayfirvöld yfirtaki umsjón með farmvernd.

Ekki er um að ræða sérstakt farmverndarsvæði innan hafnarsvæðisins, nema girðingarnar utan um hafnarsvæðin, heldur líta Norðmenn svo á að hver lokaður og innsiglaður gámur sé traust farmverndarsvæði.

Við komu skemmtiferðaskipa er aðstaða fyrir þau girt af tímabundið með færanlegum girðingum og standa verðir frá öryggisfyrirtækjum vörð við hafnaraðstöðuna meðan skipin eru í höfn.

Engin gjaldtaka er fyrir siglingavernd ef frá er talið siglingaverndargjald fyrir farþega skemmtiferðaskipa í Ålesund 5 norskar krónur á farþega, en þó að lágmarki 2.000 krónur í hver skipti. Allar líkur eru á því að skipin greiði sjálf fyrir öryggisgæsluna.

Fram kom að hafnir í Noregi sjá yfirleitt ekki um löðsþjónustu, heldur er hún í höndum ríkisins.

Ålesund

Fyrsta höfnin sem var heimsótt var Ålesund havn í Noregi 19. maí. Á móti hópnum tóku Birger Flem, Harbor Master og Svein Aune, Port Captain. Höfnin samanstendur af mörgum hafnaraðstöðum og er töluverður fjöldi þeirra í einkaeign eða um 60 hafnarsvæði. Megin hafnaraðstöður eru um 18 og hefur verið gert áhættumat og verndaráætlanir fyrir 10 þeirra vegna ISPS, þar af eru 5 hafnaraðstöður á vegum Ålesund.



Nefndin fékk góðar móttökur í Ålesund. Á myndinni eru frá vinstri talið: Sven Aune, Birger Flem, Steinþór Pétursson, Már Sveinbjörnsson, Hallur Árnason, Ólafur M. Kristinsson og Óskar Ingi Sigmundsson.

kostnaður við það um 50.000 Nkr. á hverja hafnaraðstöðu auk kostnaðar vegna upphalds og ferða ráðgjafa.

Ålesund sér um siglingavernd á sínum eigin hafnarsvæðum, en ekki hjá einkahöfnum, þar sjá viðkomandi eigendur um verndunina sjálfir. Ålesund aðstoðar með almenna upplýsingagjöf er varðar siglingavernd til nokkurra þeirra.



Sven útskýrir siglingavernd Ålesundhafnar fyrir Ólafi við lokaða girðingu með skiltum um að um sé að ræða lokað og myndavélavaktað hafnarsvæði.

og lausavöru er í byggingu og verður tekið í notkun á árinu. Þar verður siglingavernd framkvæmd á svipaðan hátt og á gámahafnarsvæðinu.

Fram kom að ástæða þess að ekki var um meiri gjaldtöku að ræða, en raun bar vitni, var ótti við samkeppnisstöðu hafnanna. Fjárfestingin er greidd af hefðbundnum hafnargjöldum.

Vedde Sildoliefabrykk í SULA:

Önnur höfnin, sem var heimsótt var hjá Vedde Sildoliefabrykk í SULA, 19. maí. SULA er sjálfstætt sveitarfélag í um 25 mínútna aksturlengd frá Ålesund. Á móti hópnum tók verksmiðjustjórnin.



Vedde Sildoliefabrik í SULA, nálægt Ålesund. Útskipunarbryggjan er fyrir miðri mynd.

Verksmiðjan á tvær aðskildar bryggjur og er önnur fyrir löndun hráefnis til verksmiðjunnar og hin fyrir afskipun afurða, mjöls og lýsis.

Síðar talda hafnaraðstaðan er afgirt frá hvorum enda bryggjunnar í verksmiðjuhúsið og er vængjahlið á annari girðingunni. Hliðinu og þar með girðingunni er lokað þegar útskipun fer fram, auk þess sem hún er vöktuð með myndavélum allan sólarhringinn þess utan. Notaðar voru fastar girðingar til lokunar og er afskipunarbryggjan vöktuð fyrir siglingavernd.

Hlið girðingarinnar er ávallt lokað þegar farmskip er við bryggju, en opið þegar gámar eða bifreiðar eru hlaðin. Einn eða fleiri starfsmenn eru stöðugt á hafnarsvæðinu við afgreiðslu afurða.



Skilti um lokað hafnarsvæði sem vaktað er með myndavélum.

Ekki er um beina gjaldtöku af skipum eða afurðum, enda hafnaraðstaðan í eigu verksmiðjunnar sjálftrar.

Måløy

Þriðja höfnin sem var heimsótt var Nordfjord havn í Måløy, Noregi 20. maí. Á móti hópnum tók Asle Hundeide, öryggisstjóri með fleiru.

Á vegum Nordfjord havn eru sex skilgreind hafnarsvæði, eitt fyrir afgreiðslu gáma, eitt fyrir afgreiðslu sjávarafurða, eitt fyrir bæði frosnar afurðir og fiskiskip og þrjú fyrir skemmtiferðaskip, þar af eitt fyrir skip við bryggju (um 130 km



Hlið er á girðingunni nær, en ekki á girðingunni fjær.

innar í firðinum) og tvö fyrir skip á legu og aðstaða í landi til að taka á móti farþegum af léttabátum. Auk þess eru í nágrenninu nokkrar hafnaraðstöður í einkaeigu.

Þrjú af fjórum hafnarsvæðum á landi eru vöktuð með myndavélum og eru upptökur geymdar í 7 daga. Ekki kom fram hvort hafnarsvæðið fyrir farþegaskipin inni í firði er með slíka vöktun, en er vaktuð með vaktmönnum þegar skemmtiferðaskip eru í höfn, en ekki þess á milli. Akkerislega skemmtiferðaskipanna er ekki vöktuð með myndavélum.

Höfnin fékk ráðgjafabjónustu til að vinna áhættumat og verndaráætlun fyrir fjögur af hafnarsvæðunum en sá sjálf um gerð þess fyrir tvö af þeim. Nam kostnaðurinn við þessa ráðgjöf 290.000 Nkr. en heildarkostnaður við ráðgjöf og lokun svæða var um 1.7 millj. N.kr.



Við Måløy höfn. Frá vinstri Már, Ólafur, Hallur, Steinþór og Asle.

Hér eins og í Ålesund er höfnin ekki með vaktmenn heldur sjá starfsmenn fyrir tækjanna, sem leigja hafnaraðstöðuna og eru með starfsemi á höfnunum, um eftirlit og framkvæmd hafnarverndar á sínu hafnarsvæði í umboði hafnarinnar þegar um lokun þarf að vera að ræða.

Fiskihafnarsvæðin tvö eru afgirt og lokuð með draghliðum og gönguhliðum. Draghliðin eru opin á daginn, meðan unnið er á svæðinu og lokuð á nóttunni. Ýmist eru draghliðin eða gönguhliðin opnanleg með aðgangskortum eða lykklum.

Lausar girðingar eru notaðar til að skerma farmskip frá fiskiskipum, þegar báðar gerðir eru við bryggju.

Ekkert hafði verið gert varðandi hafnarvernd í tengslum við fiskimjölsmiðjuna.

Á vegum hafnarinnar er verið að vinna að gerð nýs hafnarsvæðis sem verður bæði fyrir umsýslu með gáma og lausavöru.

Hafnarsvæðin hafa ekki verið tekin út ennþá, en von er á úttekt um miðjan júní. Áhættumat og verndaráætlun hefur verið vottuð, en Kystverket tekur hafnaraðstöðuna út og vottar, ef allt stenst kröfur. Um 150 hafnaraðstöður eru í nágrenni Måløy og hefur Kystverket tvo starfsmenn til að sinna úttektum og mati á þeim.

Ekki hefur verið haldin siglingaverndaræfing enn sem komið er, en gert er ráð fyrir að halda æfingu í sumar.

Velta Nordfjord havn er 10 milljónir norskra króna og starfsmenn fjórir.

Ekki hafa verið teknar upp gjaldtökur fyrir hafnaverndina, hvorki vegna vöruflytninga né farþegaskipa.

Samantekt um norskar hafnir

Norsku hafnirnar sem skoðaðar voru eru að mörgu leyti á svipuðu róli varðandi áhættumat og verndaráætlanir og þær íslensku. Einnig hvað varðar afmörkun öryggissvæða ef litið er til meðalstórra eða stærri hafna á Íslandi. Það sem helst skilur á milli er hvernig staðið er að vöktun svæða.

Áhættumat og verndaráætlanir norsku hafnanna voru unnar af RSO (vottuðum verndarráðgjöfum) en teknar út og samþykktar af yfirvöldum (Kystdirektoratet).

Norsku hafnirnar hafa komið sér upp búnaði s.s. myndavélum, girðingum og vakthliðum með sjálfvirkum hliðbúnaði og kortalesurum, en virðast ekki nota þennan búnað eins og hann býður upp á, því vöktun á hafnarkanti á lokuðu svæði virðist vera öllu frjálslægri en á Íslandi. Búnaður sem notaður var í Noregi var allur ýmist með föstum girðingum eða með færanlegum stálgirðingum á steypuklumpum, en sá búnaður var aðallega notaður til að skipta upp hafnarsvæðum.

Yfirvöld virðast ekki hafa komið að undirbúningi siglingaverndarinnar með öðrum hætti en að láta gera handbók upp úr ISPS kode IMO og síðan að vera úttektaraðili á áhættumat, verndaráætlanir og verndarráðstafanir hafnanna. Yfirvöld hafa ekki aðstoðað hafnirnar með samráði né að gefa út sérreglur um einstök atriði eins og girðingar, líkamsleit eða þess háttar.

Hafnaryfirvöld hafa sett upp verndarbúnað, eins og þeim (og líklega ráðgjöfunum) finnst fullnægja kröfunum um siglingaverndina, svo sem að hafa hafnarsvæði, og þar með talin gámasvæðin, opin yfir daginn meðan vinna stendur yfir og lokuð utan vinnutíma.

Yfirvöld hafa ekki enn tekið út og vottað verndarráðstafanir hafnanna, svo ekki er vitað á þessari stundu hvort þær verða viðurkenndar, eða hvort höfnunum verður gert skylt að breyta þeim.

Þá er í Noregi mjög algengt að hafnaraðstöður séu í einkaeign og er allur gangur á því hvernig tekið hefur verið á hafnarverndarmálum á þeim höfnum.

Hafa eigendur þessara hafna í sumum tilvikum, þar sem um inn eða útflutning er að ræða og vottunar er þörf, leyst málin með einhverskonar DOS-skjali. Einnig sáust dæmi um að ekkert hafði verið gert í málinu, en verið var að vinna áhættumat og verndaráætlun fyrir viðkomandi hafnarsvæði.



Draghlið og skilti

Mjög takmarkaðir samskipta- og verkferlar voru til staðar við opinbera aðila eins og tollgæslu og lögreglu. Engar samræmdar tilkynningar berast höfnunum um skipakomur og þessi sameiginlegi aðili, eins og SAR á Íslandi (Vaktstöð siglinga), er ekki til staðar fyrir hafnir í Noregi.

Fram kom hjá viðmælendum okkar að þeim fannst of mikil áhersla lögð á að fylgjast með gámum, en of lítið eftirlit með öðru sem um hafnirnar fór eins og ferjuflutningum og flutningum með bifreiðum.

Almennt um danskar hafnir

Danskar hafnir eru allar í eigu sveitarfélaga ýmist hlutafélag eða ekki. Sumar hafnir lúta einnig yfirráðum ríkisins hvað varðar ýmsar ríkisreglur, svo sem vegna alþjóðaflutninga og hermála. Heimsóttar voru tvær hafnir, Thyborøn havn og Aarhus havn.

Danskar hafnir unnu áhættumat og verndaráætlanir í mjög góðu samstarfi við yfirvöld, Strandgæsluna og tolla- og lögreglu yfirvöld. Meðal annars gerði danska rannsóknarlögreglan sérstakt áhættumat vegna hryðjuverka og tók þar tillit til hafna, svæða og þess sem skipin eru að flytja. Til dæmis meta þeir áhættu á hryðjuverki á lausavöru-flutningaskip með fiskimjöl eða jarðefni nánast enga.

Hafnaryfirvöld unnu sitt áhættumat og sínar verndaráætlanir meðal annars á grundvelli þessa áhættumats. Ýmist var vinnan unnin af starfsmönnum hafnanna eða með aðstoð ráðgjafafyrirtækja.

Verndarráðstöfunum dönsku hafnanna verða gerð skil í umfjöllun um hafnirnar sjálfar, þar sem þær eru svo ólíkar að erfitt er að taka út úr sameiginlega lýsingu á þeim.

Verndarfulltrúar hafnanna fengu 3 daga fræðslu og eru vottaðir sem slíkir og halda hafnirnar 1 dags námskeið fyrir starfsmenn með hlutverk og 2 – 3 tíma fræðslufundi með öðrum starfsmönnum á hafnarsvæðinu til að kynna þeim eðli siglingaverndar.

Skip senda tilkynningar til hafnanna 24 tímum fyrir komu og sér umboðsmaður skipsins um það. Þessar upplýsingar innihalda meðal annars allar nauðsynlegar upplýsingar varðandi siglingaverndina.

Ekki er rukkað sérstakt gjald fyrir siglingavernd, en ef viðskiptavinir fara fram á sérþjónustu eins og vaktmenn og þess háttar greiða þeir fyrir það samkvæmt reikningi. Öryggisfyrirtæki annast öryggisgæslu við skip.

Thyborøn

Fjórða höfnin sem var heimsótt var Thyborøn havn í Danmörk 23 maí. Á móti hópnun tóku Jørgen Buhl, hafnarstjóri og Freddy Andersen, yfirhafnarvörður.

Um er að ræða höfn sem fyrst og fremst byggir afkomu sína á sjávarútvegi, en fiskimjölverksmiðja er við höfnina sem tekur á móti um 200 þúsund tonnum af hráefni á ári. Einnig er þarna fiskmarkaður starfræktur en í gegnum hann fara um 12 þúsund tonn á ári. Engin fiskvinnsla er í Thyborøn. Auk þessa er skipað upp jarðefnum og sóða í höfninni. Um 75% tekna hafnarinnar er af fiskeiðum. Tekjur hafnarinnar eru um 25 millj. Dkr. og hjá henni starfa 20 starfsmenn en töluverður fjöldi þeirra vinnur við fiskmarkaðinn sem höfnin á og rekur.

Höfnin hefur 7 vottuð svæði, sem hafa verið tekin út af dönskum yfirvöldum og fengu þau samþykki þeirra á framkvæmd hafnarverndarinnar. Ekki er um að ræða gámahöfn né ferjur í Thyborøn. Útskipun felst aðallega í mjöli og lýsi frá fiskimjölverksmiðjunni.

Hafnaryfirvöld gerðu sjálf áhættumat og verndaráætlanir og fengu þau vottuð. Skoðað var með að ráða ráðgjafa til verksins en niðurstaðan varð sú að hagkvæmara væri að gera þetta sjálfir. Þeir meta áhættu af hryðjuverkum í Thyborøn höfn nánast enga. Við vinnu sína að áhættumati og verndaráætlun studdust þeir við leiðbeiningar frá rannsóknarlögreglunni og Kystdirektoratet, sem heyrir undir Traffikministeriet.



Fundur með forsvarsmönnum Thyborøn havn í Danmörku. Frá vinstri: Óskar, Ólafur, Már, Freddy Andersen, Jørgen Buhl, Steinþór og Hörður, sem snýr baki í myndina.

Skilgreind hafnarsvæði eru ógirt og notuð fyrir almenna umferð milli þess sem skip, sem falla undir siglingavernd, koma að þeim. Þá er hafnarvernd tekin upp á svæðunum tímabundið á meðan skipin liggja við bryggju.

Á vástigi 1 felast verndarráðstafanir í að setja upp skilti, sem geta um að þar sé siglingaverndarsvæði og að öllum óviðkomandi sé óheimill aðgangur inn fyrir skiltin. Skipin sjá svo sjálf um að vakta sitt nærsvæði og hringja í verndarfulltrúa hafnarinnar ef eitthvað grunsamlegt er á seði við skipið.

Starfsmenn á hafnarsvæðinu sinna hins vegar tilviljanakenndu eftirliti við störf sín á hafnarsvæðinu. Ef þeir telja að einhver óviðkomandi sé á svæðinu hafa þeir samband við hafnarskrifstofuna sem kemur og sinnir málinu. Komi slíkt tilvik upp og viðkomandi aðili gerir ekki grein fyrir veru sinni á svæðinu kallar viðkomandi starfsmaður á hafnaryfirvöld sem ganga þá í málið. Dugi það ekki til til að fá trúverðugar skýringar er lögregla kölluð til.

Ekki eru gerða aðrar verndarráðstafanir nema verndarfulltrúi skipsins óski sérstaklega eftir því og er þá farið að óskum og greiða skipin fyrir þá aukþjónustu.

Á vástigi tvö eru settar upp girðingar og vakt. Persónuskilríki eru skoðuð hjá öllum sem fara inn á hafnarsvæðið.

Á vástigi þrjú eru málin komin í hendur hers eða lögreglu.

Í upphafi skrifuðu þeir undir mörg DOS skjöl, en eru að mestu hættir því í dag en skrifa undir mun einfaldara skjal (ISPS Port Security Declaration) sem þeir hafa útbúið sjálfir, þegar á þarf að halda. Sjá meðfylgjandi sýnishorn merkt fylgiskjal 1.

Höfnin útbýr auðkenniskort með mynd sem starfsmenn sýna, en gefur ekki út áhafnakort.

Höfnin er með myndbandsupptökur 24 tíma sólarhringsins, en myndavélar eru ekki vaktaðar. Myndbandsupptökur eru ekki skilgreindar, sem hluti siglingaverndar, en hefði það verið gert þá hefðu þeir þurft að vakta þær allan sólarhringinn.

Aðferðir Thyborøn hafnar við framkvæmd hafnarverndar hafa verið yfirfarnar og vottaðar af dönskum yfirvöldum, Kystdirektoratet (Designatet Authority).

Árhus

Fimmta heimsóknin var til Árhus havn 23. maí. Á móti höpnum tók Knud Erik Møller, yfirhafnarvörður:

Árhus er stærsta gámahöfn Danmerkur, ásamt því að um hana fer mikið af lausavöru. Hún er einnig stór ferjuhöfn, með fastar ferjuleiðir innan Danmerkur og til nágrennalandanna og þangað koma um 25 til 30 skemmtiferðaskip á hverju sumri. Vörumagn sem um höfnina fer er um 10,5 milljón tonn á ári. Engin fiskiskip koma til Árhus havn.

Hjá höfninni starfar 121 starfsmaður í þrem deildum sem eru rekstrardeild, skrifstofudeild og svo skipulags og hönnunardeild.

Fram kom að landsvæði hafnarinnar hafði stækkað um 70 – 80% frá árinu 1994 og var fyrst og fremst um að ræða stækkun á aðstöðu tengdri gámaflutningum auk aðstöðu fyrir hafnsækna þjónustu.

Sjö hafnarverndarsvæði falla undir ákvæði um hafnarvernd og hefur höfnin verið tekin út af dönskum yfirvöldum, Kystdirektoratet (Designatet Authority), sem samþykktu framkvæmdina á hafnarverndinni.



Fundur með forsvarsmönnum hafnarinnar í Árhus. Frá vinstri: Steinþór, Knut Erik Møller, Már, Hörður, Ólafur og Óskar.

Árhus havn fékk eins og aðrar danskar hafnir leiðbeiningar frá yfirvöldum um gerð áhættumats og verndaráætlunar, auk þess að fá skilgreint mat frá rannsóknarlögreglu Danmerkur á hættu á hryðjuverkum fyrir einstök landsvæði og einstaka starfsemi (flutning – skipategund). Höfnin fékk aðstoð ráðgjafafyrirtækis við að gera áhættumat og verndaráætlun fyrir hafnarsvæðin, en ástæða þess var aðallega vegna tímaleysis starfsmanna.

Allir starfsmenn hafnarinnar eru merktir „Port Security“. Þjónustubátur hafnarinnar var einnig merktur „Port Security“.

Hafnarsvæðin eru vöktuð með myndavélum allan sólarhringinn. Ekki kom fram hve lengi myndbandsupptökur eru geymdar.

Tvö gámasvæði eru ávallt lokuð og mönnuð vakt í hliðum allan sólarhringinn, en þannig var það einnig fyrir gildistöku laga um siglingavernd. Á eldra gámasvæðinu eru ýmis þjónustufyrirtæki innan girðingar og veldur það hafnaryfirvöldum áhyggjum. Nýja gámasvæðið er þannig skipulagt að þjónustufyrirtæki og

skrifstofur eru utan sjálfs gámasvæðisins, en gengt inn á það með kerfislyklum.

Gáma- og innsiglisnúmer allra gáma eru borin saman við farmbréf, sem sent hefur verið til hafnarinnar á undan gámunum. Ef þau stemma ekki er gámunum vísað frá.

Óvottuð skip fá ekki aðgang að gámahafnarsvæðum.

Fjölnota hafnarsvæði er afgirt og lokanlegt með hliði. Hliðið er opið á dagvinnutíma og er skilti við hliðið sem segir að óviðkomandi sé óheimill aðgangur. Hliðinu er lokað utan dagvinnutíma og aðgangur með aðgangsslyklum.

Hafnaryfirvöld heimila óvottuðum skipum aðgang að fjölnota hafnarsvæðinu. Þegar þau koma eru skipverjar fræddir um reglur siglingaverndar og sérstök skilti eru sett við báða enda skipanna, sem greina frá að um sé að ræða óvottað skip.



Bátakostur Árhus hafnar. Blái báturinn sem er næst fremstur er öryggis- og þjónustubátur.

Ef hafnarstarfsmenn koma að ókunnugum manni innan girðingar er hann látinn gera grein fyrir sér. Ef hann getur það ekki á fullnægjandi hátt er honum vísað út af hafnarsvæðinu. Verði viðkomandi ekki við því er lögregla kölluð til sem handtekur hann og sektar um 500 danskar krónur. Frekari málsmeðferð ræðst af rannsókn lögreglunnar.

Þegar siglingavernd var tekin upp komust hafnaryfirvöld að því að ekki var heimild í lögreglusamþykkt Árhus til að beita viðurlögum við aðgangsbroti og var lögreglusamþykktinni breytt til að heimila viðurlög.

Hafnaraðstaða, sem skemmtiferðaskip leggja upp að, er gerð að tímabundnu siglingaverndarsvæði meðan skipin liggja við hafnarbakka. eru svæðin þá girt af og öryggisvörður gætir hliðs.

Sama hugmyndafræði var við framkvæmda hafnarverndarinnar og kom fram í almennri umfjöllun. Danskar hafnir skilgreina hafnarsvæðin hvert fyrir sig eftir áhættu þess sem um svæðið fer. Á vástigi 1 er áhætta lausavöruflutninga metin afar lítil.

Höfnin innheimtir ekki gjöld vegna siglingaverndar á vástigi 1, nema verndarfulltrúi skips óski sérstaklega eftir aukinni vernd, þá geta þau fengið hvaða þjónustu sem er, þar á meðal kallað á vaktmenn öryggisfyrirtækis, köfunarþjónustu og fleira. Greitt er fyrir þjónustuna samkvæmt reikningi.

Komi til vástigs 2 er svæðið girt af og settir verðir, þangað til starfsmenn öryggisfyrirtækis koma og taka við.

Á vástigi 3 tekur lögregla eða herinn við stjórn og verndarráðstöfunum.

Knud Erik Møller taldi að aðferðir Dana væru sniðnar eftir fyrirmynd frá Belgum og Hollendingum og sýndi í því samhengi belgíska kynningu. Sjá fylgiskjal 2.

Farmvernd er með svipuðu sniði og á Íslandi, tollayfirvöld votta aðila sem sjá um gámahleðslu og flutning gáma til hafnarinnar. Nú hyllir undir að tollayfirvöld fái gegnumlýsingartæki til að gegnumlýsa gáma og munu þeir staðsetja það í Árhushöfn. Kom fram að eftirvænting væri hjá tollinum eftir því að gegnumlýsa innflutta gáma, jafnt sem gáma til útflutnings, en tollayfirvöld eru ábyrg fyrir eftirliti með inn- og útflutningi vara í Danmörku.

Árhushöfn hefur verið í mjög góðu samstarfi við yfirvöld um framkvæmd siglingaverndar og hafa þeir starfað saman frá fyrsta degi við að móta reglur og lög um siglingaverndina og skipuleggja framkvæmd hennar. Enn er samstarf í gangi vegna endurskoðunar á framkvæmdinni og einnig til að undirbúa viðbætur, sem vitað er að eru á leiðinni. Árhushavn hefur tekið þátt í að móta reglur og lög um siglingavernd.

Samantekt um danskar hafnir

Dönsku hafnirnar voru komnar álíka langt í hafnarverndarmálum og þær íslensku. Úttekt hafði farið fram á þeim og framkvæmd hafnarverndar á þeim vottuð af yfirvöldum.

Lögregluyfirvöld skilgreindu strax í upphafi hættu á hryðjuverkum fyrir einstaka tegund farms og skipategundir og var þessi áhættugreining mikil hjálp við að skipuleggja verndarráðstafanir.

M e g i n munur var á túlkun þeirra á þunga hafnarverndarinnar með tilliti til áhættu þess sem verið var að vernda, ef borið var saman við íslenskar hafnir. Þannig má segja að íslenskar lausavöruhafnir á vástigi 1 séu nær því að vera á vástigi 2 ef miðað er við sambærilegar danskar hafnir.



Hlið inná gamla gámasvæðið

Vernd gámahafna virðist svipuð og á Íslandi og leggja þeir töluvert upp úr öryggisráðstöfunum þar.

Tollayfirvöld bera ábyrgð á farmvernd og virðast nota svipaðar aðferðir og gert er á Íslandi, hvað varðar útflutning gáma.

Góð samvinna var milli hafna og yfirvalda við undirbúning og innleiðingu hafnarverndarinnar og helst sú samvinna enn við endurskoðun og yfirferð yfir nýjar samþykktir tengdri hafnarvernd.



Tvöfalt hlið inn á nýja gámasvæðið, bæði hliðin eru rafdrifin.



Girt í sjó.



Skilti við opið hlið inn á fjölnota hafnarsvæði (Multipurpose Terminal).



Sérstakt skilti við óvottað skip.



Óvottað skip á fjölnota hafnarsvæði.



Færanleg girðing fyrir skemmtiferðaskip.

Almennt um sænskar hafnir

Heimsóttar voru tvær hafnir, hlutafélög í eigu sveitarfélaganna sem þær eru í, Göteborg hamn og Helsingborg hamn.

Höfnum í Svíþjóð var ekki skylt að nota RSO (Vottaða ráðgjafa) til að gera áhættumat og verndaráætlanir, en engu að síður voru dæmi um að hafnir gerðu það.

Í Göteborg og Helsingborg er hefð fyrir lokuðum og vöktuðum hafnarsvæðum, þannig að innleiðing siglingaverndar fólís í gerð áhættumast og verndaráætlana, styrkingu girðinga og hliða og endurskipulagningar verkferla við eftirlit og aðgangsstjórnun. Þannig hafa einstök hafnarsvæði lotið heraga, svo sem olíuhöfnin í Göteborg og hlutar hafnarinnar þar tímabundið, þegar hergögn er flutt um höfnina.

Yfirvöld eru ekki allt of samvinnufús, heldur virka meira sem eftirlitsaðili á framkvæmd siglingaverndarinnar. Sænsk yfirvöld gáfu út leiðbeiningar í byrjun en svo ekki söguna meir. Fram kom að hafnirnar vilja gjarnan nánara samstarf við yfirvöld við framþróun siglingaverndar. Í Svíþjóð eru 250 hafnir innan siglingaverndar og 4 úttektaraðilar hjá Maritim Administration til að taka út og votta verndarráðstafanir hafnanna.

Hafnaryfirvöld í báðum höfnunum þjálfuðu sjálf sína verndarfulltrúa með 3 daga námskeiðum og aðra starfsmenn með fleiri, en styttri fræðslufundum (2 – 3 tíma).

Hafnaryfirvöldum er óheimilt að beita viðurlögum við aðgangsbrotum, en kalla þess í stað til lögreglu, sem sinnir hlutverki sínu vel að sögn viðmælenda okkar. Lögreglu yfirvöld og fleiri vinna að endurskoðun lagaumhverfis siglingaverndarinnar, en ekki er vitað hvenær þeirri vinnu lýkur.

Öll hafnarsvæði fyrir vöruflutninga, gáma sem og lausavöru, voru afgirt og með lokuðum hliðum allan sólarhringinn. Tvöföld hlið voru á girðingum, bóma og draghlið og voru þau bæði opnuð og lokuð samtímis frá vaktstöðvum allan sólarhringinn, ef inn- og eða útganga var heimiluð.

Aðgangsstjórn er ýmist með rafrænum aðgangskortum eða hliðvörslu. Starfsmenn hafnarinnar og fyrirtækja á svæðinu hafa aðgangskort. Aðrir eru skilgreindir sem gestir. Sendur er gestalisti til hliðvarða. Verndarfulltrúi skips sendi áhafnalista til hafnarinnar. Sá sem óskar inngöngu þarf að vera á gestalista og framvísa skilríkjum til að fá aðgang.

Áhöfnum er ekið milli skips og hliðs, þegar þær vilja fara í land eða til skips aftur.

Eftirlit er innan hafnarsvæða með óviðkomandi umferð m.a. að þeir sem mega vera á ákveðnum svæðum séu ekki utan þeirra. Eftirlitið er auðveldað með litamerkingu mismunandi svæða og aðgangsréttar á hvert svæði.

Hver einasti gámur sem inn á hafnarverndarsvæði fer er athugaður og eru innsiglisnúmer og gámanúmer borin saman við upplýsingar, sem borist hafa á undan gámmum. Ef eitthvað stemmir ekki er honum vísað frá.

Tollurinn ber ábyrgð á farmvernd og virðist kerfi þeirra líkjast því íslenska, fyrirtæki eru vottuð til að hlaða og innsigla gáma og flutningsaðilar eru vottaðir af tollinum. Notuð eru innsigli frá fyrirtækjunum sjálfum en ekki tollinum eins og er á Íslandi.

Óvottuð skip fá ekki aðgang að gámahöfnum, heldur er þeim vísað á svæði, þar sem hægt er að setja upp tímabundið siglingaverndarsvæði með færanlegum girðingum og vakt, ef skipin óska þess.

Skip senda löglegar siglingaverndar-tilkynningar til yfirvalda 24 tímum fyrir komu og fá hafnirnar sömu tilkynningar.

Ekki er rukkað sérstakleg fyrir siglingavernd, heldur verða hafnirnar að innheimta fyrir kostnaði af siglingavernd inn í öðrum hafnargjöldum.

Gautaborg

Sjötta heimsóknin var til Göteborg hamn í Svíþjóð 24. maí. Á móti hópnun tók Katrin Kajrut, yfirmaður öryggismála og inn á fundinn kom Eric Nilsson, varaforseti.

Göteborg hamn er stærsta höfn Norðurlanda. Hún er fyrst og fremst vöruhöfn en um hana fara um 70% allra gámaflutninga í Svíþjóð, en auk þess koma um 20 til 25 skemmtiferðaskip til hafnarinnar. Þá fara um hana 19,9 milljónir tonna af olíu. Sem dæmi um vörur sem um höfnina fara þá fara þar um 328.000 bílar af 16 tegundum. Höfnin er vel staðsett með tilliti til flutningakerfis landsins, en stutt er í hraðbrautir og verulegur hluti af vöruflutningum fer fram með járnbrautakerfi landsins. Hjá höfninni starfa um 1.000 starfsmenn, þar af um 400 starfsmenn á hafnarskrifstofu.



Í heimsókn hjá Gautaborgarhöfn. Standandi frá vinstri: Hallur, Már, Eric Nilsson, Katrin Kajrut, Ólafur og Hörður. Sitjandi fyrir framan: Steinþór og Óskar.

Göteborg hamn réð bandaríska ráðgjafa "Hudson Marine" til að gera áhættumat og verndaráætlanir fyrir skilgreind hafnarsvæði. Verndaráætlun Gautaborgarhafnar var sniðin að verndaráætlun hersins fyrir olíuhöfnina.

Göteborg hamn er vottuð af bandarískum yfirvöldum til að flytja megi vörur beint til Bandaríkjanna og eru hluti af svokölluðu CSI (Container Security Initiativ) kerfi Bandaríkjanna og eru 5 bandarískir tollverðir starfandi með hafnaryfirvöldum í Göteborg.

Vöruhafnarsvæði eru kyrflega afgirt og vöktuð. Hlið voru tvöföld, hliðgrind og bóma, sem báðum er lokað og bæði eru opnuð í einu frá mönnuðu eftirlitsskýli allan sólarhringinn. Einnig eru hlið aðgangsstýrð með rafkortum, fyrir þá sem til þess hafa heimild.

Olíuhöfnin er vandlega lokuð og stíf aðgangsstýring er að henni. Olíuhöfnin hefur lengi verið lokuð, enda skilgreind sem hernaðarlegt mannvirki og hefur lotið skilmálum hersins um aðgangsstýringu.

Þá kom fram að 80% af öllum hafnarsvæðunum eru vöktuð allan sólarhringinn og eru myndbandsupptökur geymdar í 6 daga.



Skilti og viðvaranir.

Ef ástæða þykir til, eru upptökur brenndar á diska.

Öryggisverðir aka reglulega um hafnarsvæðintilfirlits og sigla einnig um hafsvæði hafnarinnar og m.a. skoða með tækjum hvort eitthvað óeðlilegt sé að finna á botninum

Göteborg hamn hefur verið ósátt við framgang yfirvalda, t.d. krefjst þeir mikils af stærri höfnunum, en aðrar hafnir komist upp með að starfa óvottaðar, eða með minni verndarráðstöfunum en þeir.



Skilti og viðvaranir.

Til Göteborg hamn koma um 25 til 30 skemmtiferðaskip á ári og er þeim beint að hafnarbökkum utan vöruhafnarinnar og nær miðborg Göteborg. Þar er tekin upp tímabundin siglingavernd með færanlegum girðingum og öryggisvörðum og sjá vottuð

þjónustufyrirtæki alfarið um framkvæmd siglingaverndarinnar þar og rukka fyrir veitta þjónustu.

Hjá Göteborg hamn er einn yfirverndarfulltrúi og fimm verndarfulltrúar sem eru vottaðir, en fleiri verða þjálfaðir og vottaðir í sumar.

Á fundinum með yfirmanni öryggismála og aðstoðarforseta hafnarinnar kom fram að lagt hafi verið á gjald fyrir hafnarverndina til að byrja með, 18 SEK á gámaeiningu (20' gám), en fallið hafi verið frá gjalddöku vegna óánægju stærstu viðskiptavina hafnarinnar. Var gjaldið fellt niður og höfnin þarf að finna



Ferðalangar ásamt Katrin Kajrut með gámahafnarbakkann í baksýn.

leiðir til að innheimta fyrir útgjöldunum með öðrum tekjupóstum hafnarinnar. Reyna á að koma þeim öllum þarna inn en það getur orðið erfitt vegna samkeppni milli hafna um viðskiptavinum.

Mörg skip sigla fram hjá Gautaborgarhöfn upp og niður sundið. Oft vilja þessi skip leggjast að bryggju og er þeim það heimilt. Ef um Siglingaverndað skip er að ræða sjá þjónustufyrirtæki um að girða þau af og vakta þau, samkvæmt beiðni verndarfulltrúa skipanna. Hafnaryfirvöld koma þar hvergi nærri.

Helsingborg

Sjöunda og síðasta heimsóknin var til Helsingborg hamn í Svíþjóð 25. maí. Þar tók á móti hópnun Mats Rosander, öryggisstjóri hafnarinnar.

Helsingborgarhöfn er hlutafélag í eigu Helsingborgar. Hafnarsvæði hafnarinnar er um 6 km langt. Höfnin keypti allan hafnarbúnað af borginni og leigir allt hafnarlandið.

Níu siglingaverndarsvæði eru í Helsingborgarhöfn, 5 á vegum hafnarinnar og 4 á vegum annarra fyrirtækja, aðallega ferjufyrirtækja. Þá á fyrirtækið Kamira stórt hafnarsvæði fyrir efnaidnað, með tilheyrandi flutningum.

Hjá höfninni starfa um 250 manns, en auk þess eru fyrirtæki með starfsemi innan lokuðu svæðanna. Allt starfsfólk hafnarinnar og starfsfólk fyrirtækja sem starfar innan svæðis hefur verið tekið á námskeið í tengslum við hafnarverndina.

Tekjur hafnarinnar eru um 300 millj. Skr. á ári.

Ferjufyrirtækin eru með vottuð hafnarsvæði samkvæmt SOLAS 11 öryggisreglum, sem er ekki ISPS, en SOLAS 11 er samkomulag milli tveggja ríkja um sambærilegar öryggisráðstafanir. Ferjufyrirtæki leigja hafnarsvæði af höfninni og sjá um allan rekstur hvert á sínu svæði.

Höfnin á hús og girðingar á ferjuhöfnunum en skipafélögin leigja það af henni og sjá um allan rekstur, öryggisbúnað og gæslu á svæðinu. Þetta fyrirkomulag var til komið áður en siglingavernd kom til sögunnar.



Í heimsókn hjá hafnarmönnum í Helsingborg. Frá vinstri: Óskar, Hörður, Már, Mats Rosander, Steinþór og Ólafur.

Helsingborg hamn gerði sjálf áhættumat og verndaráætlun en notuðu ekki utanaðkomandi ráðgjafa. Mats Rosander stjórnaði þeirri vinnu, enda sérþjálfaður til þess, fyrrverandi varaslökkviliðsstjóri Helsingborgar.

Lög um siglingavernd vísuðu eingöngu til ISPS kóða IMO sem leiðbeininga við þessa vinnu. Lögin leggja alla skyldu

siglingaverndar á herðar hafnanna. SMA (Svensk maritime administration) samdi við lögregluskóla til að halda námskeið í gerð áhættumats og verndaráætlunar. Helsingborgarhöfn saknaði meiri stuðnings og þátttöku frá SMA, þrátt fyrir að öryggisfulltrúi hafnarinnar, sem einnig er aðalverndarfulltrúi hafnarinnar (PSO), hafi sérþekkingu í þessum efnum. Tveir aðrir verndarfulltrúar eru hjá Helsingborgarhöfn, en síðan sinna umferðarstjórar hafnarinnar störfum verndarfulltrúa í umboði þeirra. Helsingborgarhöfn heldur reglulega fræðslu fyrir verndarfulltrúa og staðgengla þeirra, stutta fræðslufundi í 3 til 5 tíma í senn, svo um sífræðslu er að ræða.

SMA vottaði hafnarsvæðin sem siglingaverndarsvæði að aflokinni úttekt.

Kostnaður hafnarinnar vegna siglingaverndar var um 5 milljónir sænskra króna í viðbótarbúnaði, lagfæringum, breytingu verkferla, fræðslu og fleira.

Hafin var innheimta siglingaverndargjalds 20 sænskar krónur pr. gámaeiningu (20' gám) en horfið frá því þegar Göteborg hamn hætti við það.

Eins og fram kemur hér fyrir er svæði fyrir ferjur lokað með girðingum og fer enginn inn á það án heimildar. Sama er að segja um gámasvæði, olíuhöfn og svæði fyrir kornvöru og ávaxtainnflutning.



Ferjuhafnarsvæði.

Fram kom á fundi með öryggisfulltrúa hafnarinnar að ef upp kemur brestur í siglingaverndina er tekið mjög fast á því og lögregla kölluð til. Þó að í Svíþjóð sinni lögreglan nær eingöngu afbrotum gegn fólki og ríki en fyrirtækin þurfi jafnvel að sjá um sig sjálf í vissum tilvikum, þá

eru nokkrar undantekningar á þessari reglu og er Helsingborg hamn þar á meðal. Þegar lögregla er kölluð til mætir hún með alvæpni og tekur á málinu af fullri alvöru. Lögreglan ber allan kostnað af slíkum útköllum. Sá sem brýtur aðgangsbann er sektaður.

Þegar höfnin sótti um, til persónuverndar, að setja upp eftirlitsmyndavélar vegna tilkomu siglingaverndar fengu þeir heimild til þess án umsóknar, en samkvæmt lögum um persónuvernd er almennt ekki heimilt að setja upp eftirlitsmyndavélar.

Gestir og áhafnir skipa innan svæðis eru ferjaðar á milli hliðs og skips á vinnutíma af öryggisástæðum, en utan vinnutíma ganga þeir til skips, en þetta fyrirkomulag hefur haldið sér, en það var við lýði fyrir tilkomu siglingaverndar.

Myndavélavöktun var stóraukin. Öll skilgreind hafnarsvæði eru myndavélavöktuð, þó eitthvað sé um skuggasvæði. Svæðin eru vöktuð með myndavélum sem eru með hreyfiskynjara sem láta vita ef hreyfingar verður vart þar sem hún á ekki að vera. Er boð þá

send í farsíma, þar sem viðkomandi sér það sem myndavélin sýnir. Á döfinni er að kaupa myndavélar með hreyfiskynjara sem fylgja hreyfingunni eftir og aðrar taka við þegar ein missir af. Upptökur eru á stafrænu formi og er stýrt á þann hátt að hægt er að fylgjast með þeim á hvaða tölvu sem er með hjálp veraldarvefsins, allt eftir aðgangsréttindum hvers og eins. Í dag eru upptökur geymdar í um 35 daga en engar reglur eru um það hversu lengi á að geyma upptökur. Þessi dagafjöldi kemur til af stærð tölvunnar sem tekið er upp á.

Óvottuð skip fá ekki aðgang að Helsingborgarhöfn. Komi óvottuð skip til hafnarinnar er þeim gefinn kostur á að skila inn viðbótar upplýsingum sem þarf og eins þurfa þau að samþykkja kröfur hafnarinnar um auka vernd eða gæslu eigi þau að fá að koma til hafnar. Fyrir þennan auka kostnað verður skipið að greiða.

Markmið hafnarinnar er að vaxa sem gámahöfn en þar sjá þeir helsta vaxtasprotu framtíðarinnar. Miklar breytingar eru að eiga sér stað, lausavara er í sí auknum mæli flutt í gámum og verið er að stækka og styrkja gánavelli. Olía hefur minnkað verulega og verður hluta olíuhafnarinnar breytt í gánavöll, kornflutningar eru hverfandi eftir að Rússar urðu sjálfum sér nógir með korn og fleira. Innan skamms tíma verður hluti hafnarinnar tekinn undir íbúðir og þjónustu.

Hafnarstarfsmenn skoða alla gáma þ.e. innsigli snúmer, gámanúmer og hvort einhver merki séu um að átt hafi verið við gáminn, en í því fengu þeir þjálfun hjá Tollgæslunni. Ef gámur og innsigli stenst skoðun og ef hann er á skrá hjá höfninni er honum hleypt inn á hafnarsvæðið. Ef vafi er um öryggi eða innihald gámsins er hann tekinn til hliðar og kannaður betur eða honum vísað af svæðinu.

Vökvaðar sleppa með eitt innsigli, þó 4 til 6 stútar séu á þeim, þá eru stúturnir skoðaðir.

Tollurinn á gegnumlýsingartæki/skanna sem hann fer með milli hafna. Í reglum er gert ráð fyrir að um 5% gáma sé skannaður en þeir segja að ekki sé hægt að verða við því og er því um lægra hlutfall að ræða hjá þeim.

Um 10 skemmtiferðaskip koma á ári til Helsingborgar og fara þau að kanti sem er vottaður en ekki girtur föstum girðingum heldur er settur upp búnaður þegar á þarf að halda. Í þessum tilvikum setur höfnin tvo starfsmenn í vörslu, auk þess sem skipið sér um vörslu, eftirlit og leit ef með þarf við skipshlið.

Skipið skilgreinir hve mikla vernd og gæslu það vill og greiðir fyrir alla þjónustu samkvæmt reikningi.

Þegar skemmtiferðaskip liggur út á og ferjar farþega til hafnar með léttabátum er aðstaðan, þar sem léttabátarnir leggja að girt af og vöktuð. Greitt er fyrir það á sama hátt og lýst var hér að ofan.

Ekki er mikið um að skemmtiferðaskip kaupir viðhalds og viðgerðarþjónustu í Helsingborgarhöfn, fá hana frekar í heimahöfn.

Höfnin hefur tekið að sér viðhald og þjónustu fyrir einkahöfn efnaverksmiðjunnar og sér um að kröfum ISPS sé fylgt.

Hlutur olíuhafnarinnar er ekki mikill og hefur svæðið í kringum hana verið lokað lengi, en ekki eru gerðar eins strangar kröfur á því svæði eins og gerðar eru til svæða í hafnavernd. Af þessum sökum er hafnarsvæðið afgirt innan þessa svæðis og eru strangari aðgangshömlur inn á það. Olíutankarnir eru utan hafnaverndarsvæðisins og hafa bifreiðastjórnirnar rafrænan aðgang að þessu ytra svæði.

Skip sem koma inn á opna hafnaraðstöðu eru girt af og vöktuð og greiða samkvæmt reikningi. Öryggisfyrirtæki sinna slíkri öryggisgæslu og eins leit á fólki við hækkað vástig. Einnig var gert áhættumat og verndaráætlanir fyrir þessi svæði.

Nokkur sérstaða við Helsingborgarhöfn er hve erfitt er að hafa eftirlit með skipum frá sjó, aðeins um 2 - 300 metrar eru út í alþjóðlegt hafsvæði, sem þeir hafa engin yfirráð yfir.

Höfnin er vottuð af sænskum yfirvöldum.

Samantek um sænskar hafnir.

Þegar litið er á framkvæmdir sænskra hafna á hafnaverndinni er ljóst að þeir taka hana nokkuð föstum tókum. Svo virðist sem skilningur og kunnátta í framkvæmd hafnaverndar sé svipuð og hjá Dönun. Hins vegar draga eða túlka Svíarnir öryggismörkin mun hærra en nágrannar þeirra gera og eru mun strangari á allri umferð og aðgangsstýringum en Danir. Má líkja aðferðum Svía til aðferða okkar Íslendinga í þeim efnum, en einungis voru skoðaðar stórar gámahafnir í Svíþjóð.

Áhættumat og verndaráætlanir

Ísland: Höfnunum var heimilt að gera áhættumat og verndaráætlanir sjálfar eða ráða sér ráðgjafa til aðstoðar. Margar hafnir sáu sjálfar um gerð áhættumats og verndaráætlana, en sumar réðu sér ráðgjafa til starfsins.

Noregur: Höfnunum var gert skylt að ráða RSO (Vottaða verndarráðgjafa) til að vinna áhættumat og verndaráætlanir. Vísbendingar eru um að einstakar hafnir hafi þó unnið áhættumat og verndaráætlanir fyrir minniháttar hafnaraðstöðu.

Danmörk: Höfnunum var heimilt að gera áhættumat og verndaráætlanir sjálfar eða ráða sér ráðgjafa til aðstoðar. Margar hafnir sáu sjálfar um gerð áhættumats og verndaráætlana, en sumar réðu sér ráðgjafa til starfsins.

Svíþjóð: Höfnunum var heimilt að gera áhættumat og verndaráætlanir sjálfar eða ráða sér ráðgjafa til aðstoðar. Margar hafnir sáu sjálfar um gerð áhættumats og verndaráætlana, en sumar réðu sér ráðgjafa til starfsins.

Leiðbeiningar, aðstoð frá yfirvöldum

Ísland: Handbók Norðmanna (unnin af Det Norske Veritas fyrir Kystværket) þýdd á íslensku með leyfi Norðmanna. Ýmsar leiðbeiningar í formi reglna gefnar út af Siglingastofnun Íslands (SÍ), t.d. um girðingar, vöktun ofl.

Bláfjarðarhöfn, tilbúið dæmi um áhættumat og verndaráætlun fyrir upphugsaða höfn, Bláfjarðarhöfn, útbúin hjá SÍ.

Samráðsfundir og námskeið á vegum SÍ.

Noregur: Handbók Kystværket um siglingavernd unnin af Det Norske Veritas upp úr ISPS Kode IMO.

Danmörk: Ýmis aðstoð frá yfirvöldum, svo sem áhættumat dönsku rannsóknarlögreglunnar, samráð og aðrar leiðbeiningar.

Svíþjóð: Afar litlar, sem engar leiðbeiningar aðrar en ISPS kode IMO.

Úttektir, vottun

Ísland: Öll tilkynnt hafnarsvæði eru með vottuð áhættumat og verndaráætlanir. Öll tilkynnt hafnarsvæði hafa verið tekin út og hafa vottaðar verndarráðstafanir.

Noregur: Hafnir í einkaeigu eru ekki allar með áhættumat eða verndaráætlanir. Hafnir í eigu sveitarfélaga svo og hluti hafna í einkaeigu hafa vottað áhættumat og verndaráætlanir.

Úttekt og vottun verndarráðstafana hefur ekki enn farið fram, en er væntanleg innan skamms.

Danmörk: Tilkynnt hafnarsvæði hafa vottað áhættumat og verndaráætlanir. Tilkynnt hafnarsvæði hafa vottaðar verndarráðstafanir.

Svíþjóð: Tilkynnt hafnarsvæði hafa vottað áhættumat og verndaráætlanir. Tilkynnt hafnarsvæði hafa vottaðar verndarráðstafanir. Þó heyrðust raddir um að einhverstaðar væru óvottaðar hafnir.

Framkvæmd, verndarráðstafanir

Ísland: Gámahafnarsvæði eru afgirt með föstum girðingum, lokuð með hliðum og vöktuð allan sólarhringinn í stærstu höfnum landsins. Myndavélavöktun er á gámasvæðunum allan sólarhringinn og eru myndbandsupptökur geymdar í 4 til 6 vikur til upprýfjunar, ef misbrestur kemur upp í aðgangsstjórnuninni. Eftirlitsmenn í hliðum bera gámanúmer og innsigli snúmer saman við fyrirfram sendar verndaryfirlýsingar um hvern einasta gám.

Hafnarsvæði fyrir lausavöru eru sum afgirt með varanlegum girðingum, lokuð og aðgangsstýrð allan sólarhringinn.

Í flestum höfnum, þar sem skipakomur eru strjálar, felast tímabundnar verndarráðstafanir í því að færanlegar girðingar eru settar upp og vaktmaður stendur vörð um skipið meðan það stoppar í höfn og oft er um starfsmann að ræða, sem er á svæðinu hvort sem er við önnur gæslustörf.

Á hafnarsvæðum, þar sem skemmtiferðaskip leggjast að bryggju er svipuðum verndarráðstöfunum beitt tímabundið og við lausavöruskip, nema hvað gæsla er strangari.

Noregur: Gámahafnarsvæðin eru girt af, lokanleg með hliðum. Hliðin eru höfð opin á daginn, meðan vinna fer þar fram og er síðan lokað utan vinnutíma. Skilti eru við opin hliðin, sem segja að óviðkomandi sé óheimilt að fara inn á hafnarsvæðið. Starfsmenn á hafnarsvæðunum fylgjast með því að enginn óviðkomandi sé inni á svæðinu. Gámasvæðin eru myndavélavöktuð allan sólarhringinn og eru myndbandsupptökur geymdar í 6 daga. Starfsmenn móttakenda gáma á hafnarsvæðunum fylgist grannt með gámum sem komið er með til þeirra, bera gámanúmer og innsigli snúmer saman við fyrirfram send farnbréf.

Í sumum höfnum, þar sem skipakomur eru strjálar, eru viðhafðar sömu verndarráðstafanir eins og á gámahafnarsvæðunum, sérstaklega þar sem þessi svæði tengjast. Annars felast tímabundnar verndarráðstafanir í því að færanlegar girðingar eru settar upp og vaktmaður stendur vörð um skipið meðan það stoppar í höfn og oft er um starfsmann að ræða, sem er á svæðinu hvort sem er við önnur gæslustörf.

Á hafnarsvæðum, þar sem skemmtiferðaskip leggjast að bryggju er svipuðum verndarráðstöfunum beitt tímabundið og við lausavöruskip, nema hvað gæsla er strangari.

Danmörk: Gámahafnarsvæði eru afgirt með föstum girðingum, lokuð með hliðum og vöktuð allan sólarhringinn. Myndavélavöktun er á gámasvæðunum allan sólarhringinn og eru

SAMANBURÐUR

myndbandsupptökur geymdar í viku til uppryfjunar, ef misbrestur kemur upp í aðgangsstjórnuninni. Eftirlitsmenn í hliðum bera gámanúmer og innsigli snúmer saman við fyrirfram send farmbréf um hvern einasta gám.

Hafnarsvæði fyrir lausavöru í Thyborøn eru ógirt og sett eru upp skilti við skipshlið og skipverjum að öðru leyti falin gæsla nærsvæðis skipsins.

Í Århus er hafnarsvæði fyrir lausavöru afgirt en hlið eru opin á vinnutíma, en lokuð utan vinnutíma. Skilti eru sett upp við skipshlið og skipverjum falin gæsla nærsvæðis.

Á báðum stöðum halda hafnarstarfsmenn uppi tilviljanakenndu eftirliti með hafnarsvæðunum.

Báðar hafnirnar taka við óvottuðum skipum, Århus inni á vottuðu hafnarsvæði, en setur upp skilti við skipshlið, sem vekur athygli á að um sé að ræða óvottað skip. Auk þess er skipverjum leiðbeint um hvernig þeir skuli haga sér innan svæðis.

Á hafnarsvæðum, þar sem skemmtiferðaskip leggjast að bryggju er beitt tímabundnum verndarráðstöfunum þar sem settar eru upp færanlegar girðingar og vaktmenn gæta skipanna, meðan þau eru í höfn.

Svíþjóð: Skilgreind gámahafnarsvæði og stærstu lausavöruhafnarsvæðin í Göteborg og Helsingborg eru afgirt og lokuð með tvöföldum hliðum. Vakt er í hliðum allan sólarhringinn og myndavélavöktun með velflestum svæðunum. Myndbandsupptökur eru geymdar eins og tölvurými leyfir, en þó ekki skemur en í 6 daga.

Engu er hleypt inn á hafnarsvæðin, nema þess eða þeirra sé von og þarf tilkynning að hafa borist til hliðvarða fyrirfram. Farmbréf vöru, hvort sem er lausavöru eða gáma þurfa að hafa borist hliðvörslu fyrir komu, annars fer varan ekki inn á hafnarsvæðið.

Nokkur hafnarsvæði eru þar fyrir utan fyrir ýmsa notkun og setja viðurkennd þjónustufyrirtæki upp tímabundna siglingavernd með færanlegum girðingum og vakt.

Óvottuð skip fá ekki aðgang að lokuðu svæðunum, en geta notað önnur hafnarsvæði.

Ferjufyrirtæki sjá alfarið um framkvæmd siglingaverndar, en hafnirnar sjá um lokun svæða þeirra.

Á hafnaraðstöðum, fyrir skemmtiferðaskip er beitt tímabundnum verndarráðstöfunum þar sem settar eru upp færanlegar girðingar og vaktmenn gæta skipanna, meðan þau eru í höfn.

Farmvernd:

Öll lönd: Farmvernd er með svipuðu sniði á Norðurlöndunum. Aðilar sem bera ábyrgð á hleðslu, lokun og innsigli gáma eru vottaðir eða viðurkenndir, ásamt flytjendum gámanna til hafnanna.

Starfsmenn hafna eða þjónustufyrirtækja á hafnarsvæðunum bera gámanúmer og innsigli snúmer við farmbréf eða verndaryfirlýsingu fyrir viðkomandi gám og skal hún hafa borist á undan gámnum til hliðvörslu.

Ísland: Tollgæslan á Íslandi ber ábyrgð á farmvernd og vottar hleðsluaðila og flutningsaðila, eftir fræðslu, sem tollgæslan heldur.

Tollgæslan skaffar hleðsluaðilum samræmd gámainnsigli (Flöskuinnsigli).

Noregur: Hafnir og hafnarfyrirtæki virðast bera ábyrgð á farmverndinni í Noregi. Hafnarfyrirtæki gerir samkomulag við hleðsluaðila og flutningsaðila um vinnureglur og hafnaryfirvöld stimpla og samþykkja samkomulagið.

Fyrirtæki nota ýmist eigin innsigli eða innsigli skipafélaga.

Danmörk: Tollgæslan í Danmörku ber ábyrgð á farmvernd og vottar hleðsluaðila og flutningsaðila. Fyrirtæki nota ýmist eigin innsigli eða innsigli skipafélaga.

Svíþjóð: Skilja mátti að það væri tollgæslan í Svíþjóð sem beri ábyrgð á farmvernd og votti hleðsluaðila og flutningsaðila. Fyrirtæki nota ýmist eigin innsigli eða innsigli skipafélaga.

Tilkynningar skipa til hafna

Ísland: Öll erlend skip – farmskip sem fiskiskip – tilkynna sig til Vaktstöðvar siglinga (eða Landhelgisgæslunnar) minnst 24 klukkustundum fyrir komu, með stöðluðum tilkynningarformum, þar sem þætti siglingaverndar eru gerð ítarleg skil.

Vaktstöð siglinga sendir tilkynningar til allra, sem málið varða, þar með talið allra hafna, sem skipið áætla að sigla til.

Noregur: Ekki er um samræmda tilkynningaraðferð að ræða þegar skip koma til norskra hafna og undir hælinn lagt hvort hafnir fái nauðsynlegar upplýsingar frá skipunum hvað varðar siglingavernd. Athuga ber að nokkur hluti norskra hafna er í einkaeigu og að norskar hafnir leigja fyrirtækjum hafnarsvæðin og koma að öðru leyti ekki að rekstri þeirra. Þannig sjá þjónustufyrirtækin alfarið um öll samskipti við skipin og norska ríkið sér um lóðsþjónustu skipanna.

Danmörk: Hafnirnar fá tilkynningar um skipin oftast gegnum umboðsmenn þeirra minnst 24 tímum fyrir komu. Ekki er um samræmdan aðila, sem tekur við öllum tilkynningum og deilir þeim síðan út til aðila er málið varðar.

Svíþjóð: Hafnirnar fá tilkynningar um skipin oftast gegnum umboðsmenn þeirra minnst 24 tímum fyrir komu. Ekki er um samræmdan aðila, sem tekur við öllum tilkynningum og deilir þeim síðan út til aðila er málið varðar.

Gjaldtaka vegna siglingaverndar

Ísland: Hafnir á Íslandi eru skyldar til að innheimta gjald fyrir kostnaði vegna siglingaverndar og hafa þær sett sínar gjaldskrár, hver eftir sínum aðstæðum. Ýmist er um að ræða fast gjald pr. skipakomu, gjald pr. brúttótonn pr. sólarhring, gjald pr. farþega, hlutfall af vörugjöldum, tímagjald vaktmanna samkvæmt tímagjaldi ofl.

Noregur: Ekki er rukkað fyrir siglingavernd, nema farþegagjald í Ålesund 5 norskar krónur pr. farþega og lágmark 2.000 norskar krónur. Tímagjald er rukkað fyrir vaktmenn, þegar þeir standa vakt.

Danmörk: Ekki er rukkað fyrir siglingavernd á vástigi 1, nema verndarfulltrúi skips óski eftir frekari þjónustu en höfnin býður, þá er rukkað fyrir veitta þjónustu samkvæmt tímagjaldi og öðrum kostnaði er af hlýst.

Svíþjóð: Ekki er rukkað fyrir siglingavernd. Skip, sem leggjast utan lokaðra siglingaverndarsvæða greiða þjónustufyrirtækjum fyrir lokun og vöktun ef þau óska eftir að njóta siglingaverndar.

Framangreind ferð var farin til þess að kanna hvort hafnir á Norðurlöndum framkvæmi verndarráðstafanir siglingaverndar á annan hátt en gert er á Íslandi, meðal annars vegna umsagna viðskiptavina hafnanna og hagsmunaaðila varðandi vöruflutninga.

Eins og fram kemur byggja Norðurlöndin öll skipulag siglingaverndar á sömu grunnhugmyndunum, en túlkun og framkvæmd er misjöfn milli landa.

Þannig eru verndarráðstafanir fyrir gámaflutninga eins framkvæmdar nema í Noregi, þar sem gámavellir eru opnir á vinnutíma, en harðlokaðir og vaktaðir annarsstaðar. Þó kom fram sú skoðun, sérstaklega í Noregi, að innsiglaðir gámar séu eigin farmverndarsvæði og því óhætt að hafa þá inni á opnu svæði meðan vinna fer þar fram. Svæðinu er síðan lokað utan vinnutíma.

Lausavörusvæði eru opin og merkt með skiltum í Noregi og Danmörk, en lokað og vöktuð í Svíþjóð og á Íslandi. Hafnaráðstöður fyrir skemmtiferðaskip eru varðar nokkuð svipað í öllum löndunum.

Danir skipta áhættumati meira en hinar þjóðirnar og meta áhættuna eftir tegund flutninga. Þannig meta þeir hættu við lausavöruflutninga mun minni en gert er á hinum Norðurlöndunum.

Úttektir og vottun er mislangt komin, t.d. eru aðeins áhættumat og verndaráætlanir vottaðar í Noregi, en ekki verndarráðstafanir. Í Danmörku, Svíþjóð og á Íslandi eru áhættumat, verndaráætlanir og verndarráðstafanir vottaðar af yfirvöldum hvers

lands fyrir sig. Fram kom að Evrópusambandið er væntanlegt til Danmerkur til úttektar og vottunar þar. Gautaborgarhöfn hefur auk þess vottun bandarískra tollayfirvalda til gámaflutnings til Bandaríkjanna, eða CSI-vottun.

Hvergi er rúkað sérstakt gjald fyrir verndarráðstafanir nema á Íslandi og 5 norskar krónur í farþegagjald í Noregi.

Það er mat undirritaðra að nauðsynlegt verði að fylgjast grannt með úttekt norskra yfirvalda á verndarráðstöfunum norskra hafna, og úttekt Evrópusambandsins á verndarráðstöfunum danskra hafna. Hvort tveggja á að framkvæma í ár að sögn viðmælenda okkar.

Að fengnum niðurstöðum þessara úttekta er skynsamlegt að endurmeta verndarráðstafanir íslenskra hafna, sérstaklega hafnasvæða með lausavöruflutninga, með tilliti til þess sem framkvæmt er í kringum okkur.

Forvitnilegt væri einnig að sjá hvernig aðrar nágrennaþjóðir eru að framkvæma siglingaverndina, svo sem Englendingar, Frakkar, Belgar, Hollendingar og Þjóðverjar.

Fylgiskjal 1: Sýnishorn af skjali Thyborøn í stað DOS

Fylgiskjal 2: Glærur frá Belgíu um hafnarverndina

Ólafur M. Kristinsson

Steinþór Pétursson

Már Sveinbjörnsson



ISPS – Port Security Declaration

Date: / /

Name of Ship: _____ IMO No. _____

Name of the port facility:

Tankskibskaj: _____ Tankskibsbro: _____ Lossebro 999: _____

Langholmkaj: _____ N-del af tobiskaj: _____

Værftskaj: _____ Sydhavnskaj: _____

Is the Ship ISPS Certified: Yes _____ (check Certificate) No _____

If **YES** the ship follows the ships relevant approved plan.

If **NO**:

The Ship agrees to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities

Monitoring GANGWAY AREAS to ensure that only authorized personnel have access to the Ship.

Monitoring handling of cargo and controlling delivery of ships stores/provision.

Controlling unaccompanied baggage.

Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility.

ISPS progress and views in the Flemish Ports