



Vefrit samgönguráðuneytis
2. útgáfa ágúst 2004



Verndarráðstafnir vegna flugs og siglinga innleiddar á Íslandi

Flug- og siglingavernd

Átburðirnir 11. september 2001 hafa haft viðtæk áhrif og leitt til heildarendurskoðunar á öryggismálum Vesturlanda og um heim allan. Hér verður fjallað um viðbrögð samgönguráðuneytisins við alþjóðlegum kröfum um flug- og siglingavernd.

Seinni hluta árs 2001 hóf Evrópusambandið undirbúning að reglugerð sem hafði það markmið að auka öryggi almennra flugfarþega með því að herða allar kröfur um vernd almenningsflugs. Ári síðar samþykkti Alþjóðasiglingastofnunin breytingar á Alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu. Með þessum breytingum skuldbinda aðildarríkin sig til að gera ráðstafanir sem koma í veg fyrir hryðjuverk í flugvéllum og skipum sem stunda millilandasiglingar, sem og í höfnum er þjóna þeim.

Flugvernd

Hugtakið „flugvernd“ er tiltölulega nýtt í íslenskrri tungu og er notað fyrir enska orðið „security“ sem merkir verndarráðstafanir gegn

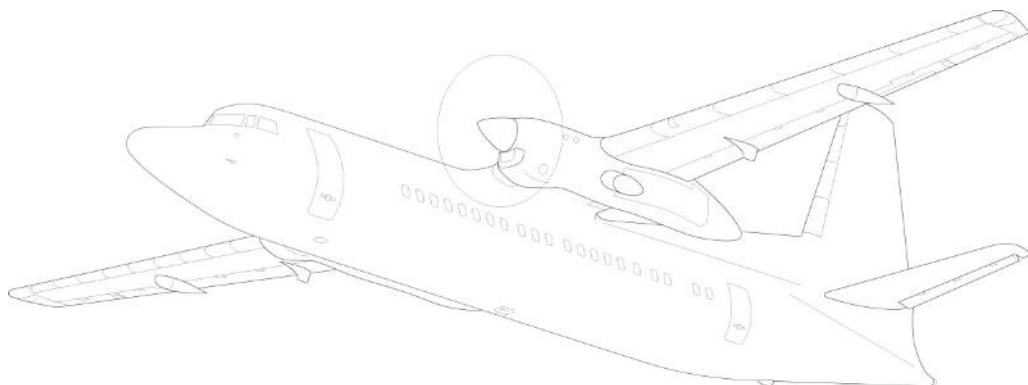
ólögmætum aðgerðum (t.d. hryðjuverkum) sem beint er að almenningsflugi. Afrakstur vinnu Evrópusambandsins var reglugerð sem tók gildi á Evrópska efnahagssvæðinu í apríl sl. og gildir um alla evrópska flugvelli sem þjóna áætlunarflugi.

Reglugerðin samræmir aðgerðir ríkja EES og herðir allar öryggisráðstafanir. Hún mælir fyrir um umfangsmiklar og ítarlegar ráðstafanir, sem meðal annars beinast að umhverfi flugvalla, eftirliti með allri starfsemi á flugvöllum, aðgangi starfsmanna að flugvöllum, bakgrunnsskoðun starfsmanna, vopnaleyti, gegnumlýsingu, bæði farms og farangurs, og aðskilnaði þeirra farþega sem sætt hafa öryggisleit frá þeim sem ekki hafa gengist undir hana.

Þessar nýju kröfur munu hafa verulega aukinn kostnað í för með sér vegna þeirrar aðstöðu sem þarf að koma upp, girðingum á flugvöllum og vopnaleytaþjónu auk viðbótar starfsfólki og þjálfun þess. Í samgönguráðuneytinu var

lögð mikil vinna í að fara yfir málið og leitað leiða til þess að uppfylla kröfurnar á hagkvæman hátt í samráði við Flugmálastjórn, fjármálaráðuneytið og aðra hlutaðeigandi aðila.

Við undirbúning málsins kom fljótlega fram það sjónarmið að ekki væru rök fyrir því að reglugerðin næði til íslenskra flugvalla sem eingöngu þjóna innanlandsflugi. Áætlunarflugið innanlands þyldi ekki þann aukna kostnað sem fylgdi þessum ráðstöfunum þar sem honum yrði velt yfir á farþega. Hins vegar þótti strax rétt og skylt að uppfylla allar kröfur á þeim völlum sem sinna millilandaflugi. Þeir eru auk Keflavíkurflugvallar, flugvellirnir á Akureyri, Egilsstöðum og í Reykjavík. Kostnaðaráætlun Flugmálastjórnar miðað við þessar forsendur var 96 milljóna króna stofnkostnaður auk 83 milljóna króna rekstrarkostnaðar á ári.





Kröfur til flugverndar taka mið af íslenskum aðstæðum

Samgönguráðuneytið hóf fljótlega með fulltingi utanríkisráðuneytis að sækja um aðlögun ákvæða reglugerðarinnar að íslenskum aðstæðum fyrir flugvelli sem eingöngu þjóna innanlandsflugi.

Rök fyrir aðlögun voru einkum eftirfarandi:

- Öðrum ríkjum stafar ekki ógn af innanlandsflugi á Íslandi vegna landfræðilegrar stöðu Íslands.
- Engin blöndun á sér stað milli farþega í millilanda- og innanlandsflugi og ekki heldur á milli komu- og brottfararfarþega.
- Flugtími í innanlandsflugi er stuttur (lengstur 1 klst.) og eldsneytið nægir ekki til millilandaflugs.
- Fólksþjöldi hér á landi tryggir ákveðið gagnsæi, sérstaklega í innanlandsflugi á minni stöðum.
- Góð þjálfun alls starfsfólks sem vinnur í atvinnugreininni, bæði í lofti og á láði.

Málið var kynnt á vettvangi EFTA og einnig á fundum með fulltrúum Evrópusambandsins. Sérstaklega var farið fram á að Íslendingar fengju að innleiða reglur um flugvernd á grundvelli landfræðilegra aðstæðna (local risk assessment). Í því fólst að sérstakt mat yrði lagt á þá ógn sem nágrennaríkjum okkar stafaði af hryðjuverkum í flugi skipulögðum og framkvæmdum frá Íslandi. Eðlilegt var að álykta sem svo að ógn gæti stafað af millilandaflugi hér á landi sem annars staðar en það sama átti ekki við um innanlandsflugið.

Málaleitanin hlaut í fyrstu lítinn hljómgrunn hjá framkvæmdastjórn ESB. Má segja að í u.þ.b. tvö ár hafi hvorki gengið né rekið. Til að þoka málinu áfram ákvað samgönguráðuneytið ásamt Flugmálastjórn að bjóða ESB að senda háttsettan sérfræðing í öryggismálum flugvalla til Íslands til að kanna aðstæður á innanlandsflugvöllum hér á landi. Sérfræðingur á þeirra vegum kom hingað til lands í október 2003. Þá buðu samgöngu- og utanríkisráðuneytið, í samvinnu við Flugmálastjórn, yfirmanni EES-deildar utanríkisviðskipta framkvæmdastjórnarinnar að skoða aðstæður á nokkrum flugvöllum.

Öryggissérfræðingur ESB skoðaði aðstæður, bæði á flugvöllum sem þjónuðu millilandaflugi og innanlandsflugi. M.a. skoðaði hann flugverndarráðstafanir á Keflavíkurflugvelli og aðstæður flugvalla á Akureyri, Sauðárkróki, Bakka og Vestmannaeyjum. Niðurstaða heimsóknanna varð sú að framkvæmdastjórnin féllst á sjónarmið íslenskra stjórnvalda um

að kröfur um flugvernd tækju ekki til flugvalla á Íslandi sem eingöngu þjóna innanlandsflugi. Reglugerðin sem gildir á hinu Evrópska efnahagssvæði tekur mið af þessu en gerir kröfu um að innanlandsflug og millilandaflug á Íslandi verði haldið aðskildu.

Niðurstaða

Íslensk yfirvöld hafa þegar ráðist í að uppfylla kröfur um flugvernd. Til dæmis er innanlandsflugi haldið aðskildu frá millilandaflugi á flugvöllum á Akureyri, Egilsstöðum og í Reykjavík og millilandaflug ekki afgreitt samtímis. Af lauslegri athugun má ráða að undanþágan spari u.þ.b. 800 milljónir króna á ári. Hægt er að leiða að því líkur að innanlandsflugið hefði ekki þolað þá hækkun fargjalda sem næmu þessum álogum. Einnig er vafasamt hvort samstaða hefði náðst um að veita fé úr ríkissjóði til að fjármagna flugvernd í innanlandsflugi.

Samgönguráðuneytið fagnar farsælli lausn málsins. Við meðferð þess kom í ljós að ef hagsmunir Íslands eru miklir og góð rök og gild færð fyrir sérstökum aðstæðum á Íslandi eru möguleikar á að hafa áhrif á innleiðingu laga og reglna EB hér á landi.

Siglingavernd

Breytingar á *Alþjóðasamþykkt* Alþjóðasiglingastofnunar voru samþykktar í desember 2002 og komu til framkvæmda 1. júlí 2004. Ráðstafanir sem lúta að breytingunum hafa verið nefndar „siglingavernd“. Kröfur um siglingavernd eru nýmæli fyrir íslenskar hafnir, sem ekki hafa áður þurft að lúta alþjóðlegum kröfum á þessu sviði. Það var því ljóst að ráðast þurfti í mikla vinnu á mjög skömmum tíma við að uppfylla ákvæði samþykktarinnar.

Samgönguráðherra skipaði stýrihóp í maí 2003 sem fékk m.a. það verkefni að fara yfir og skilgreina kröfur siglingaverndar, koma með tillögur að nauðsynlegum laga- og reglugerðarbreytingum, kanna fjárhagslegar afleiðingar af innleiðingu siglingaverndar o.fl. Formaður hópsins var Thomas Möller verkfræðingur, en fulltrúa í hópnum áttu fjármálaráðuneytið, dómsmálaráðuneytið, Siglingastofnun, Landhelgisgæslan, Tollstjórnin í Reykjavík, Ríkislögreglustjóri, Samband íslenskra kaupskipaútgerða og Hafnasamband sveitarfélaga. Síðastliðin áramót skilaði stýrihópurinn af sér lagafrumvarpi um siglingavernd sem varð að lögum í maí á þessu ári. Hópurinn skilaði einnig af sér áfangaskýrslu og lokaskýrslu á tímabilinu.

Ísland var eitt af fyrstu aðildarríkjunum sem tilkynntu Alþjóðasiglingamálastofnuninni um hvaða hafnir uppfylla kröfur um siglingavernd.

Mikið hefur verið fjallað um einstök atriði siglingaverndar, m.a. í Morgunblaðinu, fréttabréfi Siglingastofnunar Íslands og Reykjavíkurbæjar.

Í nýjasta tölublaði „Til sjávar“, riti Siglingastofnunar Íslands, er ítarleg umfjöllun um siglingavernd.

Með þessari kynningu á framkvæmd flugverndar og siglingaverndar vill ráðuneytið undirstrika þá ríku áherslu sem lögð er á verndar- og öryggissjónarmið í samgöngum.

Vefrit samgönguráðuneytis.
2. tbl. - Ágúst 2004.

Ábm: Ragnhildur Hjaltadóttir
Umsjón: Jóney Hrönn Gylfadóttir
joney.hronn.gylfadottir@sam.stjr.is
Veffang samgönguráðuneytis:
www.samgonguraduneyti.is

