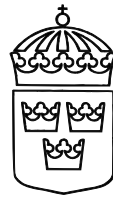


# Regeringens proposition

## 2012/13:110



Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten

Prop.  
2012/13:110

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 14 mars 2013

*Fredrik Reinfeldt*

*Catharina Elmsäter-Svärd*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Ändringen innebär bl.a. att Transportstyrelsen får erkänna vissa organisationer som s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till sådana organisationer. Överlåtelsen innebär en möjlighet för svenska rederier att välja en annan tillsynsutövare än den statliga vilket kan medföra sänkta tillsynskostnader.

Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd .....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Bakgrund och förutsättningar för överlåtelse av tillsynsuppgifter .....	6
4.1	En säker och trygg sjöfart.....	6
4.1.1	Inledning.....	6
4.1.2	Internationella regelverk.....	7
4.2	Klassificeringssällskap .....	7
4.2.1	Bakgrund .....	7
4.2.2	Klasscertifikat.....	8
4.2.3	EU-harmonisering – erkända organisationer .....	8
4.3	Flaggstatens tillsyn.....	9
4.3.1	Certifikat.....	9
4.3.2	Särskilt om hamnstatskontroller och värdestatsbesiktningar .....	9
4.4	Överlåtelse av uppgifter till klassificeringssällskap .....	10
4.4.1	Allmänt.....	10
4.4.2	Överlåtelsemöjligheter enligt det internationella regelverket.....	10
4.4.3	Överlåtelsemöjligheter enligt det EU-rättsliga regelverket .....	11
4.4.4	Överlåtelsemöjligheter enligt den nationella lagstiftningen .....	11
4.5	Överlåtelsens innebörd och utformning .....	12
5	Överväganden och förslag .....	13
5.1	Överlåtelse av uppgifter inom sjöfartsskyddsområdet .....	13
5.1.1	Sjöfartsskydd.....	13
5.1.2	Erkända sjöfartsskyddsorganisationer .....	15
5.1.3	Klassdirektivet och klassförordningen är inte tillämpliga.....	16
5.1.4	Förslag avseende erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåtelse av uppgifter .....	17
5.2	Utökad överlåtelse av uppgifter inom miljö- och sjösäkerhetsområdena.....	22
5.3	Rapportens övriga förslag .....	22
5.3.1	Avtal mellan rederier och Transportstyrelsen .....	22
5.3.2	Stärkt kontroll över klassificeringssällskap .....	24
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	28

7	Konsekvenser .....	29	Prop. 2012/13:110
7.1	Konsekvenser för rederierna.....	29	
7.2	Konsekvenser för Transportstyrelsen .....	29	
7.3	Övriga konsekvenser .....	30	
8	Författningskommentar.....	31	
Bilaga 1	Sammanfattning av Transportstyrelsens rapport.....	34	
Bilaga 2	Rapportens lagförslag avseende lagen (2004:487) om sjöfartsskydd .....	37	
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna.....	38	
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 .....	39	
Bilaga 5	Förteckning över gällande certifikat i Sverige .....	125	
Bilaga 6	Certifikat som överlåtits till erkända organisationer, en jämförelse mellan dagsläget och efter en utökad överlåtelse .....	127	
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag.....	130	
Bilaga 8	Lagrådets yttrande.....	132	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 mars 2013. ....	133	
	Rättsdatablad.....	134	

## Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Prop. 2012/13:110

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska införas två nya paragrafer, 21 a och 21 b §§, samt närmast före 21 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### ***Erkännande av organisation och överlåtelse av tillsynsuppgifter***

#### *21 a §*

*Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.*

*Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att*

*1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, eller*

*2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.*

*Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.*

#### *21 b §*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter enligt 21 a §.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

## 3 Ärendet och dess beredning

I december 2009 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över möjligheterna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktningar av svenska fartyg.

Transportstyrelsen lämnade den 27 december 2010 en rapport över uppdraget, *Slutrapport av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg* (N2010/4862/TE). En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1* och ett utdrag ur dess lagförslag finns i *bilaga 2*. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning över remissvaren finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2010/4862/TE).

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 31 januari 2013 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har några redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

## 4 Bakgrund och förutsättningar för överlåtelse av tillsynsuppgifter

### 4.1 En säker och trygg sjöfart

#### 4.1.1 Inledning

När handelssjöfartens utveckling tog fart under 1700-talet var verksamheten huvudsakligen inriktad på transport av gods. Så småningom blev transportköparna medvetna om vikten av att i möjligaste mån kunna avgöra om fartygen var tillräckligt säkra för godstransporten i fråga. Ett kontrollsystem för fartygen började därför växa fram.

Först efter Titanics förlisning 1912 uppmärksammades även passagerares och ombordanställdas behov av säkerhet. Den första internationella sjösäkerhetskonventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) utarbetades som ett led i att tillgodose detta behov. SOLAS innehåller minimikrav avseende fartygs konstruktion och utrustning i syfte att uppnå största möjliga säkerhet. Efter att SOLAS trädde i kraft första gången 1914 har den följts av flera omarbetade versioner av vilka den senaste, från 1974, är den nu gällande.

Numera är det huvudsakligen inom FN:s sjöfartsorganisation IMO som det internationella regelarbetet för sjöfarten bedrivs. Ändringar i t.ex. SOLAS förbereds således av IMO och antas av de stater som är medlemmar i IMO.

## 4.1.2 Internationella regelverk

Förutom SOLAS har ett flertal andra konventioner utarbetats inom IMO. Några av de mest centrala handlar om regler mot förhindrande av föroreningar från fartyg (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL) från 1973 och om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW) från 1995. Inom ramen för SOLAS finns även regler om den operativa organisationen hos rederier (International Safety Management Code, ISM-koden), om påväxthindrande system s.k. antifoulingssystem på fartyg (International Convention of the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, AFS-konventionen) samt om sjöfartsskydd (International Ship and Port Facility Security, ISPS-koden) som handlar om skydd mot utifrån kommande faror, t.ex. terroristangrepp.

Härutöver har även FN:s arbetsorganisation ILO utarbetat en konvention som behandlar sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord (Marine Labour Convention, MLC). Konventionen träder i kraft tolv månader efter att ett visst antal länder ratificerat den, vilket i februari 2012 ännu inte skett. Inget talar dock mot att konventionen kommer att träda i kraft.

Konventionerna och koderna har införlivats i svensk rätt i ett flertal författningar. Förutom att SOLAS och ISM-kodens bestämmelser huvudsakligen genomförs i fartygssäkerhetslagen (2003:364) innehåller lagen nationella krav på bl.a. fartygs konstruktion. MARPOL:s bestämmelser har genomförts i framför allt lagen (1980:242) om åtgärder mot föroreningar från fartyg och ISPS-kodens bestämmelser återfinns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Flera konventioner eller delar av dem har dessutom införlivats i EU-rätten och därigenom blivit direktverkande gällande rätt i medlemsländerna. Detta gäller bl.a. bestämmelserna om sjöfartsskydd. Sjösäkerhetsarbete bedrivs även inom andra regionala forum, t.ex. genom den s.k. Parisöverenskommelsen om hamnstatskontroller (Paris MoU), se närmare avsnitt 4.3.2.

## 4.2 Klassificeringssällskap

### 4.2.1 Bakgrund

Klassificeringssällskap är privata företag som ursprungligen bildades i Storbritannien. Sällskapen arbetade initialt med poängsättning (klassning) av fartygs sjövärdighet i syfte att möta det ökade behovet av en sjösäker handelssjöfart. Klassificeringssällskapens kontroll av fartygen avsåg då, liksom fortfarande, endast de tekniska förutsättningarna för säkerhet och sjövärdighet.

Med tiden kom klassificeringssällskapen att utveckla ett eget regelverk vad gäller krav på skrov, maskin och elektriska installationer för fartyg och offshoreinstallationer. Regelverken grundar sig på sällskapens erfarenhet liksom på forskning och arbete. Eftersom reglerna grundar sig på sällskapens erfarenhet i form av tillämpade ingenjörskunskaper och

Prop. 2012/13:110 forskning, överensstämmer reglerna i det stora hela vad gäller det sakliga innehållet, även om de skiljer sig åt något från sällskap till sällskap. Förutom att se till att reglerna efterlevs under fartygens nybyggnadsprocess kontrollerar sällskapen också att reglerna även därefter följs. Sällskapen samlar också fartygsspecifik information om konstruktion, underhåll och skick, vilken t.ex. sjöfartsadministrationer och försäkringsbolag har behov av.

#### **4.2.2 Klasscertifikat**

I SOLAS föreskrivs att ett fartyg, för vilket konventionen gäller, ska vara konstruerat, byggt och underhållet i enlighet med de strukturella, mekaniska och elinstallationskrav som ställs upp av ett klassificeringssällskap, som är erkänt av fartygets flaggstat (kap. II-1, regel 3.1). Det är med stöd av denna bestämmelse som sällskapen tar fram de ovannämnda regelverken med krav på bl.a. fartygets konstruktion. Att fartyget uppfyller kraven kommer till uttryck i ett s.k. klasscertifikat som utfärdas av sällskapen med direkt stöd av det internationella regelverket. Innehav av klasscertifikat är således obligatoriskt för fartygen.

En viktig distinktion när det gäller klasscertifikaten är att deras funktion inte är att visa att fartyget i sig är sjösäkert. Certifikatet visar endast att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets regler.

#### **4.2.3 EU-harmonisering – erkända organisationer**

För att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig alltför mycket åt i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat, har det inom EU fastslagits minimikriterier för erkännande av sådana organisationer. De senaste och nu gällande dokumenten på området är Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen). Klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna på så sätt att det fastställer åtgärder som staterna ska följa i sina förbindelser med organisationerna, medan klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen med bestämmelser som dessa ska följa vid utövandet av sina uppgifter. Klassdirektivet är genomfört i svensk rätt i fartygssäkerhetslagen (2003:364), prop. 2010/11:116.

När organisationen, dvs. klassificeringssällskapet, erkänts enligt det förfarande som föreskrivs i klassdirektivet blir sällskapet en s.k. erkänd organisation (recognized organisation, RO). Begreppet erkänd organisation är vedertaget inom sjöfartsområdet och kommer i det följande att användas parallellt med klassificeringssällskap.



### 4.3.1 Certifikat

Den stat vars flagg ett fartyg för ansvarar i enlighet med det internationella regelverket för att fartyget uppfyller de internationella reglerna. Kontrollen av att regelverket efterlevs sker genom olika former av besiktningar. Beroende på fartygstyp kan omfattningen och regelbundenheten av besiktningarna variera, men alla fartyg ska årligen genomgå någon form av besiktning inom ramen för det ansvar som åligger flaggstaten. Denna tillsyn av såväl fartyg som rederier sker i huvudsak genom återkommande besiktningar, som resulterar i ett utfärdande av ett antal certifikat. Utfärdande av certifikat sker vid en inledande certifiering då fartyget är nybyggt, vid en mellanliggande eller årlig påteckning under certifikatets giltighetstid samt vid förnyelse av certifikatet när dess giltighetstid gått ut, oftast fem år efter utfärdandet.

De certifikat som utfärdas utgör ett bevis på att fartyget uppfyller de krav som föreskrivs i internationella konventioner. Kraven varierar beroende på bl.a. fartygstyp, fartygets ålder och last samt fartområde. Totalt finns det ett hundratal olika typer av certifikat, av vilka ett knappt 40-tal är relevanta för de fartyg som för svensk flagg och utfärdas med stöd av de större konventionerna inom sjöfartsområdet. Det handlar exempelvis om s.k. International Load Line Certificate, International Passenger Ship Safety Certificate, International Oil Pollution Prevention Certificate och International Safety Management Certificate.

Flaggstaten är således ansvarig för att fartygen under dess flagg har godkända certifikat. Det finns emellertid en möjlighet för flaggstaterna att genom sina sjöfartsadministrationer överlåta vissa uppgifter till erkända organisationer, se närmare avsnitt 4.4.

I bilaga 5 finns en förteckning över de certifikat som gäller i Sverige. Kraven på vilka certifikat ett fartyg ska ha beror på vilken typ av fartyg det är fråga om och i vilka fartområden fartygen går. Alla fartyg har således inte alla de i förteckningen redovisade certifikaten.

### 4.3.2 Särskilt om hamnstatskontroller och värdstatsbesiktningar

Förutom att kontrollera fartyg som för statens egen flagg, utförs även s.k. hamnstatskontroller. Sådana kontroller utförs av hamnstaten på utländska fartyg som anlöper en hamn. Hamnstatskontrollerna emanerar ur den s.k. Parisöverenskommelsen (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris MoU) varigenom de undertecknande länderna åtagit sig att genom kontrollerna se till att kraven enligt vissa angivna konventioner är uppfyllda. Bakgrunden till Paris MoU var att ett stort antal fartyg vid tiden för överenskommelsens tillkomst var i så dåligt skick att de utgjorde en omedelbar fara för såväl de ombordvarande som miljön. Hamnstatskontrollerna infördes därefter i syfte att identifiera och ingripa mot flaggstater vars fartyg inte i tillräcklig grad tog ansvar för sjösäkerheten och miljön. Paris MoU är införlivat i EU-rätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009

Prop. 2012/13:110 om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldiektivet) som i sin tur är genomfört i Sverige i bl.a. fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Hamnstatskontrollerna sker genom inspektioner ombord på de utländska fartygen. Enligt 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen ska inspektionen, när det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Härutöver görs s.k. värdstatsbesiktningar på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg som går i regelbunden trafik mellan två medlemsländer. I likhet med hamnstatskontrollerna utgör värdstatsbesiktningarna ett instrument för att kunna kontrollera de fartyg som bedriver trafik på statens hamnar. Värdstatsbesiktningarna är dock mer omfattande och görs i samarbete med den ansvariga flaggstatsadministrationen av såväl rederi som fartyg bl.a. innan fartyget sätts i reguljär trafik. Värdstatsbesiktningarna regleras i Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (värdstatsdirektivet).

## 4.4 Överlåtelse av uppgifter till klassificeringssällskap

### 4.4.1 Allmänt

Klassificeringssällskapen utövar tillsyn inte bara över att deras egna regler efterlevs, utan kan också utöva tillsyn och utfärda certifikat efter överlåtelse av uppgifterna från flaggstaterna. Till skillnad från klassificeringscertifikaten som sällskapen utfärdar med direkt stöd i SOLAS, se avsnitt 4.2.1, krävs alltså att flaggstaten överlåtit uppgifterna till sällskapet. Efter överlåtelse genomför sällskapen tillsyn av fartyg för flaggstatens räkning och utfärdar certifikat på flaggstatens vägnar. Ett krav för sådan överlåtelse är att sällskapet uppfyller såväl IMO:s som, i förekommande fall, EU:s krav på sådana erkända organisationer.

Det finns för närvarande tio erkända organisationer som EU:s medlemsstater kan teckna avtal om delegering med. Sverige har tecknat avtal om viss del av sin flaggstatstillsyn med sex av dessa (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register och RINA).

### 4.4.2 Överlåtelsemöjligheter enligt det internationella regelverket

För att en flaggstat ska kunna överlåta tillsynsuppgifterna, vari även innefattas utfärdande av certifikat, är en grundläggande förutsättning att den enskilda internationella rättsakten tillåter sådan överlåtelse. De konventioner och koder som utarbetats inom IMO:s verksamhet medger generellt överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända organisationer. Detsamma gäller sjöarbetskonventionen, MLC, som ILO arbetat fram.

Således anges i SOLAS kap. I, del B, regel 6 att (flaggstatens) sjöfartsorganisation får bemyndiga bl.a. erkända organisationer att utföra inspektioner och besiktningar, men också att administrationen alltid ska garantera fullständighet och verkan av inspektioner och besiktningar. Liknande bestämmelser finns i de andra konventionerna. Vad som gäller för sjöfartsskyddet i detta sammanhang behandlas särskilt i avsnitt 5.1.

Klassificeringssällskapen ansvarar således inte i formell mening för ett fartygs sjövärdighet, utan är enbart skyldiga att kontrollera de specifika moment som ingår i respektive certifikat. Så länge en erkänd organisation kontrollerar att de moment som certifikatet avser är uppfyllda, har organisationen formellt sett fullgjort sitt uppdrag. Det finns inte något uttryckligt krav på kontroll av klassificeringssällskapens uppgifter i det internationella regelverket, se dock avsnitt 4.5.

#### **4.4.3 Överlåtelsemöjligheter enligt det EU-rättsliga regelverket**

Vissa av de internationella rättsakterna har harmoniserats inom EU. Förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg och förordning (EG) 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar har sin grund i ISM-koden, AFS-konventionen respektive ISPS-koden. Eftersom en överlåtelse av tillsynsuppgifterna medges redan i de internationella grunddokumenten är motsvarande överlåtelse tillåten även inom EU (dock med vissa begränsningar när det gäller ISPS-koden). Dessutom finns i gemenskapsrätten uttryckliga krav på staternas skyldighet att genomföra tillsyn av de erkända organisationer som de har överlåtit uppgifter till.

#### **4.4.4 Överlåtelsemöjligheter enligt den nationella lagstiftningen**

##### *Grundlagsstöd*

I 10 kap. 8 § regeringsformen föreskrivs bl.a. att rättsskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Vidare föreskrivs att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Frågan behandlas även i avsnitt 5.1.4.

##### *Stöd i specialförfattning*

Förutom en möjlighet i den internationella rättsakt som ligger till grund för den svenska författningen och, i förekommande fall, möjlighet enligt den enskilda EU-rättsakten, krävs en uttrycklig bestämmelse i den svenska författningen som medger överlåtelse till en erkänd organisation. De mest centrala författningarna där krav ställs på fartyg är följande:

*Fartygssäkerhetslagen (2003:364)*: Fartygssäkerhetslagen innehåller bestämmelser om bl.a. fartygs sjövärdighet i ett konstruktions- och utrustningsmässigt hänseende, bemanningsfrågor samt frågor om fartygs och rederiers säkerhetsorganisation. De bakomliggande internationella rättsakterna i dessa delar är i första hand SOLAS, Load Line och ISM-koden. Samtliga medger överlåtelse av tillsynsuppgifter till klassificeringssällskap. I 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs följaktligen att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer genom avtal får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat samt fastställa minsta tillåtna fribord. I 9 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) finns en subdelegering till Transportstyrelsen. Den certifiering och tillsyn som utövas med stöd av fartygssäkerhetslagstiftningen kan således utan begränsning delegeras till en erkänd organisation.

*Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (1980:424)*: Lagen innehåller regler om förbud mot förorening från fartyg och mottagning av skadliga ämnen från fartyg liksom regler om fartygs konstruktion och tillsyn samt andra åtgärder för att förebygga eller begränsa föroreningar från fartyg. Lagen genomför MARPOL:s bestämmelser i svensk rätt och innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) 782/2003 om AFS-konventionen. I 6 kap. 2 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg föreskrivs att Transportstyrelsen får träffa avtal med en erkänd organisation om kontroll av svenska fartyg och utrustning, eller utfärdande av certifikat. I likhet med ordningen enligt fartygssäkerhetslagen är således en överlåtelse av den tillsyn och certifiering som sker med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg möjlig.

*Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd*: Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till förordning (EG) 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar som gör ISPS-koden obligatorisk för svenska fartyg i internationell och viss nationell trafik. Såsom redovisats i avsnitt 4.4.3 öppnar dessa regelverk upp för en överlåtelse av delar av tillsynsuppgifterna, men möjligheten har inte införts i den svenska lagen.

*Arbetsmiljölagen (1977:1160)*: Arbetsmiljölagen är tillämplig på bl.a. fartyg. Tillsyn över att lagen efterlevs sker i samband med nybyggnad, ombyggnad, inflaggning och viss periodisk besiktning. Några bestämmelser om överlåtelse av tillsynsuppgifter enligt arbetsmiljölagen finns för närvarande inte.

## 4.5 Överlåtelsens innebörd och utformning

Även om en stat väljer att överlåta tillsynsuppgifter till en erkänd organisation, t.ex. ett klassificeringssällskap, kvarstår det yttersta ansvaret för fartygen på flaggstaten. Detta förhållande kommer till uttryck på ungefär samma sätt i samtliga konventioner. Således föreskrivs i t.ex. SOLAS kap. 1, regel 6.e) att ”In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.”. Flaggstaten genom dess

sjöfartsadministration – myndigheten – garanterar därmed till fullo att fartygen inspekteras på ett sådant sätt att överensstämmelse med de internationella regelverken säkerställs. Dessutom ska administrationen vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att så är fallet. I Sverige är Transportstyrelsen sjöfarts- och flaggstatsadministration och tillsynsmyndighet avseende svenska fartyg.

Överlåtelsen av tillsynsuppgifterna sker genom särskilda avtal mellan administrationen och klassificeringssällskapet. När ett sådant avtal ingåtts och uppgifterna således överlåtits till sällskapet utför detta uppgifterna på eget ansvar. De eventuella synpunkter och brister som klassificeringssällskapet påtalar är därmed att anse som synpunkter och brister påtalade av administrationen. I linje härmed innebär principen om att flaggstaten alltid behåller det yttersta tillsynsansvaret, oavsett om överlåtelse skett eller inte, att sådana förhållanden som inte påtalats av klassificeringssällskapet är att anse som att det är administrationen som inte har påtalat dessa förhållanden.

Vissa delar av klassificeringssällskapets verksamhet innefattar myndighetsutövning. Det gäller t.ex. beslut om utfärdande av certifikat.

Med tanke på flaggstatsansvarets innebörd är det nödvändigt för flaggstaten att bedriva någon form av kontroll av det arbete som utförs på statens vägnar. I klassdirektivet finns bestämmelser om att medlemsstaten med visst tidsintervall ska kontrollera erkända organisationer som utför uppgifter för dess räkning. Bestämmelsen har genomförts i svensk rätt i 9 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Med stöd av denna bestämmelse utövar således Transportstyrelsen tillsyn över de erkända organisationerna.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Överlåtelse av uppgifter inom sjöfartsskyddsområdet

#### 5.1.1 Sjöfartsskydd

IMO antog år 2002 regler om sjöfartsskydd. Reglerna syftar till att skydda fartyg och hamnanläggningar mot grova våldsbrott såsom terrorism. Detta ska ske genom organisatoriska åtgärder samt samarbete och informationsutbyte mellan rederier, fartyg och hamnanläggningar.

#### *Fartyg och hamnanläggningar*

Sjöfartsskyddet omfattar i dag lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer och passagerarfartyg som går i internationell eller nationell trafik – i det sistnämnda fallet dock endast s.k. klass A-fartyg vilket för Sveriges del enbart omfattar Gotlandstrafiken – samt hamnanläggningar som utför tjänster åt sådana fartyg. En hamnanläggning definieras som en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum, alltså det mer avgränsade område där passagerare och gods befinner sig vid det direkta ombordgåendet och avstigningen respektive lastningen och lossningen.

För varje fartyg och hamnanläggning som omfattas av reglerna ska skyddsutredningar utföras och skyddsplaner utarbetas och godkännas. I skyddsplanerna återfinns de systemmässiga och fysiska åtgärder som, baserade på en skyddsutrednings innehåll och slutsatser, ska vidtas i olika risk- och hotsituationer. De systemmässiga åtgärderna består bl.a. i upprättande av rutiner avseende last och personer ombord, utpekande av skyddschefer och tillhandahållande av information till myndigheter. Det fysiska skyddet kan bestå i instängsling av hamnanläggningsområden och kontroll vid ombordstigning på fartyg.

Även flagg- och hamnstater ska delta aktivt i skyddsarbetet. Detta sker genom bl.a. tillsynsutövning avseende fartyg och hamnanläggningar och utfärdande av s.k. sjöfartsskyddscertifikat. Certifikatet är ett bevis på att fartyget eller hamnanläggningen uppfyllt sjöfartsskyddsreglernas krav. Ett uppsåtligt användande av fartyg utan ett sådant certifikat kan medföra böter eller fängelse i högst sex månader. I dagsläget innehar ett drygt hundratal svenska fartyg ett sådant certifikat.

Staterna har också skyldighet att fastställa och vid behov ändra den s.k. skyddsnivån. Med skyddsnivå avses hur hög beredskapen mot ett angrepp ska vara. Skyddsnivån kan höjas vid förändrad hotbild för t.ex. ett särskilt fartyg eller en särskilt kuststräcka och innebär att ytterligare åtgärder ska vidtas enligt vad som fastställts i skyddsplanen. I Sverige är det Rikspolisstyrelsen som, efter att ha hört Transportstyrelsen och Kustbevakningen, fattar beslut om skyddsnivån.

#### *Reglerna om sjöfartsskydd*

Reglerna om sjöfartsskydd infördes genom ett nytt kapitel, XI-2, i SOLAS. Kapitlet innehåller översiktliga bestämmelser som lägger grunden till de nya reglerna. Till kapitlet fogades en kod – ISPS-koden – med detaljerade bestämmelser om kraven på stater, rederier, fartyg och hamnanläggningar. Koden är uppdelad i två delar, del A som innehåller tvingande bestämmelser och del B som innehåller rekommendationer om hur kraven i del A konkret kan genomföras. Kapitel XI-2 och ISPS-koden har härefter införts i EU-rätten genom förordning (EG) nr 725/2004 om sjöfartsskydd<sup>1</sup> och är därigenom gällande rätt i hela unionen. I EG-förordningen föreskrivs dessutom att vissa bestämmelser i del B av ISPS-koden ska följas som om de vore obligatoriska (artikel 3.5).

Vid hänvisning till de internationella reglerna om sjöfartsskydd benämns kapitel XI-2 som bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 och ISPS-kodens två delar som bilaga 2 respektive 3 till EG-förordningen.

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, EUT L 129, 29.4.2004, s. 6 (Celex 32004R0725).

Av regel 1.16 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 framgår att med ”erkänd sjöfartsskyddsorganisation” avses 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 kapitlet eller del A i ISPS-koden. Det skulle således kunna röra sig om ett klassificeringssällskap eller en erkänd organisation när det gäller fartygsrelaterade förhållanden.

I punkt 4.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004 föreskrivs att en fördragsslutande stat kan delegera vissa av de skyddsrelaterade åtagandena enligt kapitel XI-2 och denna del av koden till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. I bestämmelsen anges också vilka åtaganden som inte kan delegeras. I motsvarande punkt i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 anges att en stat får ge en erkänd sjöfartsskyddsorganisation befogenhet att utföra viss skyddsrelaterad verksamhet, inbegripet godkännande och ändringar av fartygens skyddsplaner och kontroll och certifiering av fartygen.

Enligt punkt 8.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004 får en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utföra skyddsutredning av ett visst fartyg och enligt punkt 9.1.1 utarbeta skyddsplanen för ett visst fartyg. Organisationen får även, enligt punkt 9.2, granska och godkänna fartygets skyddsplan eller ändringar i en tidigare godkänd plan. I sistnämnda fall får dock organisationen enligt punkt 9.2.1 varken ha deltagit i skyddsutredningen av fartyget eller i utarbetandet av dess skyddsplan eller i de ändringar som är föremål för granskning. Slutligen får tillsynen, dvs. kontrollen av att fartyget uppfyller tillämpliga sjöfartsskyddsbestämmelser, samt utfärdande av certifikat enligt punkt 19.1.2 och 19.2.2 överlåtas till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Att staterna genom sina sjöfartsadministrationer får överlåta vissa uppgifter till erkända sjöfartsskyddsorganisationer, liksom vilka dessa uppgifter är, följer således direkt av det internationella regelverket som införlivats i förordning (EG) nr 725/2004.

I punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004, som i sin ursprungliga form endast var rekommenderande, finns bestämmelser om de omfattande krav som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör kunna uppfylla för att överlåtelse ska bli aktuell. Det handlar om t.ex. expertkunskaper inom tillämpliga sjöfartsskyddsområden, lämpligt kunnande om drift av fartyg och hamnar, inbegripet kunskap om fartygs-konstruktion och fartygsdesign under vissa förhållanden samt kunskaper om aktuella säkerhetshot. Enligt artikel 3.5 i EG-förordningen är denna bestämmelse om krav på minimikompetens hos erkända sjöfartsskyddsorganisationer en av de punkter som ska följas som om de vore obligatoriska.

### 5.1.3 Klassdirektivet och klassförordningen är inte tillämpliga

Det s.k. klassdirektivet (direktiv 2009/15/EG) innehåller som tidigare nämnts bestämmelser som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som får ombesörja t.ex. tillsyn av fartyg. De erkända organisationerna får sin status som sådana efter beslut från EU-kommissionen. Enligt artikel 3 i klassdirektivet ska en medlemsstat, när den beslutar att bemyndiga organisationer att helt eller delvis utföra inspektioner och besiktningar avseende föreskrivna certifikat m.m., anförtro dessa uppgifter endast åt erkända organisationer. Såsom redovisats i avsnitt 5.1.2 talas i förordning (EG) nr 725/2004 och dess bilagor i stället om delegering till ”erkända sjöfartsskyddsorganisationer”. Av innehållet i de redovisade bestämmelserna framgår dock att det är samma slags organisationer som i praktiken avses. Det handlar om organisationer med bl.a. lämpliga expertkunskaper i sjöfartsskyddsfrågor och arbete ombord på fartyg. Det är således t.ex. klassificeringssällskap som också är erkända organisationer enligt klassdirektivet som kan bli aktuella för överlåtelse av uppgifter inom sjöfartsskyddet.

I artikel 2 i klassdirektivet finns de definitioner som gäller för direktivet. Artikeln är genomförd i svensk rätt i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Där föreskrivs dels att med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts i enlighet med den s.k. klassförordningen (förordning (EG) nr 391/2009), dels att en organisation enligt denna lag kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.

En viktig distinktion i detta sammanhang är emellertid det förhållandet att klassdirektivet och klassförordningen inte omfattar överlåtelse av uppgifter inom sjöfartsskyddet. Överlåtelse enligt artikel 3 i klassdirektivet handlar, enligt samma artikel, om ansvar och förpliktelser inom ramen för de internationella konventionerna. Dessa konventioner definieras i artikel 2 d som bl.a. SOLAS 74 *utom* kapitel XI-2 i dess bilaga, dvs. bestämmelserna om sjöfartsskydd. Detta innebär att de bestämmelser i SOLAS som handlar om sjöfartsskydd faller utanför klassdirektivets och klassförordningens tillämpningsområde. Det EU-rättsliga förfarandet med godkännande från EU-kommissionen är därmed inte tillämpligt när det gäller överlåtelse av sjöfartsskyddsrelaterade uppgifter.



## 5.1.4 Förslag avseende erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåtelse av uppgifter

Prop. 2012/13:110

**Regeringens förslag:** Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av meddelade föreskrifter att granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004 och utöva tillsyn av fartyg enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka ytterligare krav en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter inom sjöfartsskyddet.

**Rapportens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I regeringens förslag ingår dock inte rapportens förslag om en bestämmelse om att ett uppdrag att godkänna skyddsplaner för fartyg inte får ges till en organisation som har gjort eller medverkat i skyddsutredningen för samma fartyg. Vidare innehöll rapporten inget uttryckligt författningsförslag om ytterligare villkor i samband med överlåtelsen. Dessutom skiljer sig förslagen åt språkligt sett bl.a. genom hänvisningar till EU-förordningen i författningstexten och i form av ändrad terminologi. Slutligen har bemyndigandenas utformning justerats med hänsyn till formuleringen i 10 kap 8 § regeringsformen.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* anser att innan synpunkter inhämtats från berörda myndigheter är det för tidigt att överväga att delegera verksamhet inom sjöfartsskyddet. Vidare anser styrelsen att det krävs att ett system med skyddsplan och kontrollverksamhet har fungerat en tid för att konsekvenserna av en eventuell delegation ska kunna överblickas. Även *Kustbevakningen* tycker att lämpligheten av en delegering kan diskuteras. *Sveriges Redareförening* stöder förslaget att delegera sjöfartsskyddsuppgifter till klassificeringssällskap. *SWEREF Skärgårdsredarna* påpekar att även tillsynen av svenska fartyg i nationell trafik har stort behov av effektivisering och större flexibilitet. *Sveriges Hamnar* påpekar att organisationerna rätteligen bör benämnas erkända sjöfartsskyddsorganisationer.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Grundlagsstöd för överlämnande av förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ*

När det gäller möjligheten att överlämna förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ finns det bestämmelser i 10 kap. 8 § regeringsformen. Av bestämmelsen framgår bl.a. att rättsskipnings- eller förvaltningsuppgifter

Prop. 2012/13:110 som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Det framgår vidare att riksdagen får i lag bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse.

I 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns de bestämmelser genom vilka överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända organisationer redan har skett. Förslaget i denna proposition handlar om liknande uppgifter som överlåts till samma utländska organ i ett liknande sammanhang och av likadana skäl. Det som skiljer överlåtelse åt är att de materiella reglerna finns i olika författningar – fartygssäkerhetslagen respektive lagen om sjöfartsskydd. Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen kan därför tjäna som förebilder för förevarande förslag som således också handlar om överlåtelse i särskilda fall enligt regeringsformen 10 kap. 8 § andra meningen. Hänsyn bör dock tas till att bemyndigandet i sådana fall ska ske till regeringen eller någon annan myndighet. Myndigheten bör därför anges redan i lagtexten i nu lämnade förslag.

Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

#### *Frågan om erkännande*

I regel 1.16 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 definieras erkänd sjöfartsskyddsorganisation som 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. Med ”bemyndigad” avses här rimligtvis att organisationen ska ha erkänts som en erkänd sjöfartsorganisation – i annat fall är inte bestämmelserna logiskt uppbyggda. Av de materiella bestämmelserna om överlåtelse i ISPS-koden framgår nämligen att sådan kan ske till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation, dvs. organisationen ska redan ha uppnått statusen erkänd sjöfartsskyddsorganisation innan överlåtelse kan ske. Detta framgår av punkterna 4.3 och 19.1.2 i bilaga 2 och punkt 4.3 i bilaga 3 till EG-förordningen. I punkt 4.5 i bilaga 3 till EG-förordningen föreskrivs vilken kompetens en erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör kunna uppvisa för att ett erkännande ska aktualiseras. Vidare föreskrivs i andra stycket i samma regel att vid delegering av specifika uppdrag bör den fördragsslutande staten och dess myndighet se till att den erkända sjöfartsskyddsorganisationen har den kompetens som behövs för uppdraget. Regeringen uppfattar därför att vägen till överlåtelse av sjöfartsskyddsuppgifter består av flera steg, varav det första är att organisationen ska erkännas och därmed uppnå status av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Först därefter aktualiseras frågan om överlåtelse faktiskt ska ske till den erkända sjöfartsskyddsorganisationen.

I EG-förordningen finns inga bestämmelser om hur erkännandet ska gå till eller vem som ska erkänna. Det föreskrivs endast att en viss sorts organisation ska kunna bli en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. En bestämmelse i lagen om sjöfartsskydd bör därför komplettera EG-

förordningen på sådant sätt att erkännande kan ske. Regeringen anser att Transportstyrelsen bör få fatta beslut om att erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

#### *Frågan om utnyttjande av överlåtelsemöjligheten*

Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen grundade sig i målsättningen att förenkla och skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för rederier med fartyg som för svensk flagg, utan att miljö-, säkerhets- eller sjöfartsskyddskraven sänks eller att åtagandena som flagg-, hamn- och kuststat påverkas negativt. Att möjliggöra flexibilitet och eventuell vidhängande kostnadsminskning inom tillsynsområdet är en åtgärd i linje med nämnda målsättning. Frågan är om detta kan och bör ske på sjöfartsskyddsområdet.

I och med att den grundläggande möjligheten att överlåta uppgifter inom sjöfartsskyddet till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation föreskrivs i det internationella regelverket, som dessutom utgör gällande rätt i Sverige genom förordning (EG) nr 725/2004 om sjöfartsskydd, är de rättsliga kraven för överlåtelsemöjligheter redan uppfyllda. Fråga är dock om och i så fall i vilken omfattning Sverige bör utnyttja möjligheten. *Kustbevakningen* har framfört att lämpligheten av en överlåtelse kan diskuteras och *Rikspolisstyrelsen* har anfört att sjöfartsskyddssystemet måste ha fungerat en tid för att konsekvenserna av en delegering ska kunna överblickas. Transportstyrelsen har också i sin rapport anfört att det kan finnas skäl till att regeringen inte tycker att verksamheten bör delegeras. Vad som åsyftas är sjöfartsskyddets själva innehåll och natur. I t.ex. en skyddsplan förekommer uppgifter om ett fartygs svaga punkter och vilka åtgärder som vidtagits för att förstärka dessa. Mot bakgrund av uppgifternas art är det naturligt att en överlåtelse av uppgifter inom tillsynsområdet bör övervägas noga.

Regeringen gör följande bedömning. Det förhållandet att grunden för överlåtelsemöjligheten finns föreskriven i EG-rättsakten innebär att det inte setts som ett hinder i sig att en erkänd sjöfartsskyddsorganisation i och med en överlåtelse får kännedom om känsliga uppgifter. Det bör därför, enligt regeringens uppfattning, finnas tunga skäl emot en överlåtelse för att en enskild medlemsstat ska välja att inte utnyttja möjligheten. Sådana skäl skulle kunna vara att medlemsstaten eller vissa av medlemsstatens fartyg eller hamnanläggningar är särskilt utsatta för angrepp som sjöfartsskyddet syftar till att skydda mot. Det faktum att fartyg i vissa internationella vatten under de senaste åren blivit utsatta för angrepp utifrån i ökad omfattning väcker naturligtvis betänkligheter som inte får föringas. Det är dock viktigt att komma ihåg att dessa angrepp inte drabbat svenska fartyg särskilt. Förhållandena kan därför inte anses tala mot en överlåtelse för svenskt vidkommande. Enligt vad regeringen erfar har dessutom möjligheten att överlåta sjöfartsskyddsuppgifter redan utnyttjats i Danmark och Norge vilket talar för att en överlåtelse kan ske även avseende svenska fartyg. Vad Rikspolisstyrelsen anfört om att sjöfartsskyddssystemet måste ha fungerat en tid för att konsekvenserna av en överlåtelse ska kunna överblickas, anser regeringen uppfyllt i och med att systemet funnits i snart nio år. De myndigheter som är

Prop. 2012/13:110 inblandade i sjöfartsskyddet måste under denna tid anses ha tillgodogjort sig tillräcklig kännedom om sjöfartsskyddssystemets konsekvenser. Styrelsens påpekande att synpunkter bör inhämtas från berörda myndigheter är tillgodosett i och med remitteringen av Transportstyrelsens rapport samt kontakter under beredningen inför denna proposition. I och med detta måste vidare den farhåga som Kustbevakningen gett uttryck för anses undanröjd. Härtill kommer det förhållandet att det dels ställs krav på de erkända sjöfartsskyddsorganisationerna redan i EGFörordningen, dels att det bör finnas en möjlighet att föreskriva ytterligare krav på nationell nivå. Ett förslag på sådana krav redovisas på s. 22. Där föreslås även en möjlighet att besluta om ytterligare villkor i samband med överlåtelsen. I och med detta måste lämpligheten med en överlåtelse anses tillförsäkrad.

Slutligen vill regeringen framhålla att en överlåtelse innebär att rederierna ges en möjlighet att välja vem som ska vara deras tillsynsutöväre, inte en skyldighet att välja en annan tillsynsutöväre än den statliga. Det får förutsättas att bl.a. kostnadsaspekten och eventuella synergieffekter avseende annan utövad tillsyn kommer att ligga till grund för det valet. Regeringen vill i detta sammanhang betona att det inte är möjligt att ange konkreta skillnader i kostnad beroende på om tillsynsutövaren är statlig eller privat. Möjligheten att välja bör dock finnas. Sammanfattningsvis finner regeringen att en möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till erkända sjöfartsskyddsorganisationer bör införas. En bestämmelse med sådant innehåll bör därför införas i lagen om sjöfartsskydd.

Enligt de internationella sjöfartsskyddsreglerna får överlåtelse ske i fråga om dels granskning och godkännande av fartygets skyddsplan eller ändringar i en tidigare godkänd plan, dels kontroll av fartyg och utfärdande av certifikat. Inom sjöfarten är tillsynsförfarandet uppbyggt på så sätt att tillsyn i form av besiktningar äger rum innan vederbörligt certifikat utfärdas, för att sedan upprepas med vissa intervall. Certifikatet utgör bevis på att fartyget uppfyllt de krav som besiktningen omfattade. Utfärdandet av certifikatet är därmed en del av tillsynen. De förfaranden som kallas kontroll och certifiering av fartyg i punkterna 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) 725/2004 är vad som med vedertagen terminologi inom sjöfarten kallas tillsyn. De uppgifter som kan överlåtas enligt lagen om sjöfartsskydd föreslås därför omfatta dels granskning och godkännande av fartygs skyddsplaner, dels tillsynsutövning avseende fartyg.

I rapporten lämnades även förslag om att ett uppdrag att godkänna skyddsplaner för fartyg inte får ges till en organisation som har gjort eller medverkat i skyddsutredningen för samma fartyg. Av regel 9.2 och 9.2.1 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 följer att i sådana fall där myndigheten överlåtit granskning och godkännande av fartygets skyddsplan eller ändringar i en tidigare godkänd plan till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation, ska den organisationen varken ha deltagit i skyddsutredningen av fartyget eller i utarbetandet av dess skyddsplan eller i de ändringar som är föremål för granskning. Eftersom denna bestämmelse är gällande rätt genom förordning (EG) nr 725/2004 behövs ingen motsvarande bestämmelse i lagen om sjöfartsskydd. Regeringen lämnar därför inget sådant förslag.

*SWEREF Skärgårdsredarna* har påpekat att även tillsynen av svenska fartyg i nationell trafik har stort behov av effektivisering och större flexibilitet. Regeringen delar denna uppfattning. Eftersom förevarande förslag endast handlar om sjöfartsskyddsreglernas efterlevnad, omfattas de flesta fartyg i nationell trafik, t.ex. skärgårdstrafiken, dock inte av förslaget. Bestämmelser om dessa fartyg har således inte ingått i det remitterade underlaget.

*Frågan om vilka krav som de erkända sjöfartsskyddsorganisationerna måste uppfylla*

Frågan om delegeringsmöjligheten i förordning (EG) nr 725/2004 ska utnyttjas eller inte är delvis avhängig frågan om vilka krav som bör ställas på dem som får uppdragen. De EG-rättsliga kraven på minimikompetens i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som organisationerna måste uppfylla för att kunna bli erkända sjöfartsorganisationer är omfattande och handlar bl.a. om expertkunskaper inom sjöfartsskyddsområden, lämpligt kunnande om drift av fartyg, förmåga att bedöma sannolika skyddsrisiker m.m. Dessutom föreskrivs i samma punkt att den fördragsslutande staten och dess myndighet ska se till att den erkända sjöfartsskyddsorganisationen har den kompetens som behövs vid delegering av specifika uppdrag. Det finns således ett utrymme att ställa ytterligare krav på nationell nivå.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om vilka ytterligare krav en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter inom sjöfartsskyddet. Genom dessa ytterligare krav på nationell nivå säkerställs lämpligheten med en överlåtelse av uppgifterna i det enskilda fallet i än högre grad. Vidare bör, i samband med en överlåtelse, denna kunna förenas med ytterligare villkor i enskilda fall.

*Anslutande frågor*

Även om Transportstyrelsen överlätit uppgifter till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation så förändras inte berörda myndigheters övriga uppgifter enligt lagen om sjöfartsskydd. Således är Rikspolisstyrelsen även fortsättningsvis den myndighet som beslutar om skyddsnivå och Transportstyrelsen och Kustbevakningen de myndigheter som ska höras dessförinnan.

För att på ett fullvärdigt sätt kunna fullgöra sin uppgift när det gäller beslut om skyddsnivå kan Transportstyrelsen vara behjälpt eller till och med beroende av att ha tillgång till t.ex. alla gällande skyddsplaner, även om sjöfartsskyddsuppgifter har överlåtits. Ett sätt att tillgodose ett sådant behov är att i det enskilda överlåtelseavtalet med den erkända sjöfartsskyddsorganisationen föreskriva som villkor för överlåtelsen att organisationen tillhandahåller myndigheten ett exemplar av de skyddsplaner organisationen godkänt.

I det enskilda överlåtelseavtalet kan även ingå krav på den säkerhetskontroll som organisationens personal bör genomgå innan den blir behörig att utföra tillsynsuppgifterna. I förordning (EG) nr 725/2004 ställs krav på att lämplig säkerhetsprövning ska utföras av den medlemsstat i vilken den berörda personalen är medborgare. För det fall

Prop. 2012/13:110 personalen är medborgare i ett land utanför EU/EES kan Transportstyrelsen ställa villkor för överlåtelsen, t.ex. genom att kräva ett visst förfarande avseende lämplig säkerhetsprövning.

## 5.2 Utökad överlåtelse av uppgifter inom miljö- och sjösäkerhetsområdena

I Transportstyrelsens rapport angavs att styrelsen avsåg att utnyttja det mandat den redan har till att överlåta tillsynsuppgifter inom fler områden. I tiden efter rapportens avlämnande har Transportstyrelsen förverkligat sin avsikt och slutit avtal med flera erkända organisationer om överlåtelse av uppgifter inom ytterligare tillsynsområden. Tidigare var tillsynsuppgifter knutna till tolv olika certifikat helt eller delvis överlåtna. Efter utökningen är numera totalt 21 stycken certifikat helt överlåtna till erkända organisationer. Totalt finns det ett drygt 30-tal olika certifikat.

Regeringen ser positivt på denna utökade överlåtelse som torde underlätta och effektivisera rederiernas verksamhet. Huruvida Transportstyrelsen väljer att överlåta tillsynsuppgifter inom ännu fler områden inom ramen för sina befintliga befogenheter är upp till styrelsen att bestämma.

## 5.3 Rapportens övriga förslag

### 5.3.1 Avtal mellan rederier och Transportstyrelsen

**Regeringens bedömning:** Något krav på att rederierna genom avtal ska förbinda sig att låta Transportstyrelsen utföra besiktningar under en viss tidsperiod behövs inte.

**Rapportens förslag:** Överensstämmer inte med regeringens bedömning. I rapporten föreslogs att ett rederi, för att få certifikat utfärdat av Transportstyrelsen, genom avtal ska förbinda sig att låta styrelsen utföra besiktningar under en viss tidsperiod, dock högst fem år.

**Remissinstanserna:** Endast *Sjöfartsverket* nämner förslaget uttryckligen och anför att frågan inte behöver lagregleras. I stället bör en bestämmelse införas om att Transportstyrelsen har huvudansvar att utöva tillsyn av de fartyg som inte valt att anlita en erkänd organisation.

**Skälen för regeringens bedömning:** Transportstyrelsen har, i enlighet med det uppdrag den fått, i sin rapport redovisat vilka åtgärder som bör vidtas för att myndigheten vid behov även fortsättningsvis ska kunna svara för nybyggnadsbesiktningar och kunna garantera sin kompetens inom tillsynsområdet. Detta mot bakgrund av att rederierna ska kunna välja om en erkänd organisation eller myndigheten själv ska utöva tillsynen.

Inom EU finns det genom klassförordningen ett krav på ömsesidigt erkännande av klasscertifikat mellan de erkända organisationerna med verksamhet inom EU, vilket torde underlätta för rederierna att byta mellan olika organisationer. Det finns heller inget som hindrar att ett

rederi byter tillbaka till myndigheten som utövare av tillsynen – med beaktande av vad som kan ha överenskommits beträffande t.ex. tidsperioder i avtalet med organisationen. Detta medför att myndigheten måste dels ha resurser för att kunna utöva tillsynen, dels kunna utöva tillsynen inom rimlig tid. Såsom Transportstyrelsen formulerar det i sin rapport måste styrelsen, trots en omfattande överlåtelse, bibehålla kompetens och förmåga att svara för en certifiering om ett rederi begär det.

För att skapa förutsättningar för att kunna utöva tillsynsverksamheten är således viss framförhållning nödvändig. Transportstyrelsen har därför föreslagit att de rederier som vill att styrelsen ska svara för utfärdande av vissa certifikat tecknar en överenskommelse om detta med myndigheten. Överenskommelsen skulle medföra att Transportstyrelsen har kännedom om omfattningen av sitt faktiska tillsynsansvar under en viss tidsperiod och kan planera sin verksamhet utifrån denna kännedom.

Regeringen delar Transportstyrelsens uppfattning om vikten av att som flaggstatens representant kunna garantera att tillsynsansvaret uppfylls och att förutsättningar för detta måste finnas. Förutom myndighetens intresse av att kunna tillhandahålla en kvalitativ verksamhet handlar det i slutänden om att upprätthålla en hög fartygssäkerhet. Härtill kommer de personalpolitiska aspekter som en viss osäkerhet om verksamhetens omfattning på viss längre sikt kan medföra. Slutligen kräver Transportstyrelsens finansieringsform med avgiftsbelagd kostnadstäckning för bl.a. tillsynsverksamheten att denna bedrivs på ett ekonomiskt effektivt sätt.

Regeringen anser dock att förslaget att gå lagstiftningsvägen för att underlätta Transportstyrelsens planering av behövlig kompetens inte är nödvändigt. Det torde vara i undantagsfall som rederier väljer att gå tillbaka till myndigheten efter att ha anlitat erkända organisationer till uppgiften. Ett byte av tillsynsutövare när det gäller utfärdande av certifikat är inte okomplicerat, vare sig för uppdragstagaren eller uppdragsgivaren. En besiktning av ett fartyg som uppdragstagaren inte tidigare känner till eller som den inte haft något samröre med under lång tid, blir att likna vid en förstagångsbesiktning eller inflaggningsbesiktning när det gäller noggrannhet och omfattning. I annat fall blir en tillräckligt hög kvalitetsnivå svår att garantera. Besiktningen tenderar därför att bli mer omfattande än vad som hade varit fallet om tillsynsutövaren redan tidigare varit inblandad i arbetet. Ju mer omfattande besiktningen är desto högre blir kostnaden. I praktiken torde därför byte av tillsynsutövare ske i mycket få fall. Regeringen bedömer därför att Transportstyrelsens behov av planering kan tillgodoses utan lagreglering. Det förhållandet att regeringen strävar efter att i möjligaste mån förenkla för företagen genom att undvika ytterligare administrativa och därmed ekonomiska bördor spelar också in i bedömningen. Därtill måste redarnas flexibilitet anses bli begränsad av ett sådant krav. Regeringen avser dock att följa frågan.

*Sjöfartsverket* har anfört att i stället för den föreslagna bestämmelsen kan en bestämmelse införas om att Transportstyrelsen har huvudansvaret för tillsynsutövandet i det fall en erkänd sjöfartsskyddsorganisation inte har anlitats. Regeringen anser dock inte att en sådan bestämmelse fyller någon funktion eftersom Transportstyrelsen enligt huvudregeln är

### 5.3.2 Stärkt kontroll över klassificeringssällskap

**Regeringens bedömning:** Något krav på att de erkända organisationerna ska vara representerade i Sverige behöver inte införas på lagnivå.

Andra bestämmelser om stärkt kontroll av klassificeringssällskap behöver för närvarande inte införas.

**Rapportens förslag:** I rapporten föreslogs att det i fartygssäkerhetslagen införs en bestämmelse om att ett uppdrag att utfärda och förnya certifikat endast får ges till en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare vars registrering enligt handelsregisterlagen (1974:157) utvisar att huvudkontoret finns i Sverige.

**Remissinstanserna:** *Statskontoret* stöder förslaget att de erkända organisationerna ska finnas som juridisk person i Sverige. *Förvaltningsrätten i Stockholm* saknar en diskussion kring vilka överväganden som ligger bakom registreringskravet och huruvida ett sådant krav kan legitimeras ur ett inre marknads perspektiv. *Förvaltningsrätten i Linköping* och *Statskontoret* saknar en genomgång av hur frågor om möjlighet att förena ett föreläggande med vite och om besluts överklagbarhet säkerställs vid en delegering. *Sjöfartsverket* anser att motiven för förslaget att organisationerna ska vara registrerade juridiska personer i Sverige inte är tillräckligt redovisade. Verket anser att erkända organisationer inom EU bör kunna utföra den delegerade tillsynen.

#### Skälen för regeringens bedömning

I avsnitt 4.5 redovisas att det yttersta ansvaret för tillsynen kvarstår hos flaggstaten, dvs. myndigheten, även om uppgifterna har överlåtit. Detta medför ett behov för flaggstaten att kunna förvissa sig om att den som utövar tillsynen gör det på ett fullgott sätt. I det regeringsuppdrag som ligger till grund för Transportstyrelsens rapport ingick dessutom att se över hur kontrollen av erkända organisationer kan stärkas i syfte att tillförsäkra en säker, enhetlig och effektiv tillsyn. Dessa två faktorer reser frågan om kontrollen över organisationerna bör eller ska stärkas.

#### *De erkända organisationernas representation i Sverige*

Transportstyrelsen har påtalat vikten av att den erkända organisationen finns registrerad som juridisk person i Sverige för att styrelsen ska kunna utföra sin tillsyn mer verksamt.

Svenska företag kan registreras enligt olika regelverk. Ett aktiebolag registreras enligt 2 kap. 22 § aktiebolagslagen (2005:551). Ekonomiska föreningar ska registreras enligt 1 kap. 2 § lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar. Handelsbolag ska registreras enligt 1 kap. 1 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag. Mindre relevanta i sammanhanget är enskilda näringsidkare och ideella föreningar, som inte måste men kan registreras enligt regler i handelsregisterlagen (1974:157).



Ofta utgör registreringen ett villkor för att den juridiska personen ska få rättshandlingsförmåga.

Ett krav på registrering i Sverige innebär också att den juridiska personen får ett säte i Sverige och blir ett svenskt rättssubjekt. Detta medför i sin tur att tillsyn kan utövas mer verkningsfullt. Regeringen instämmer i att problem kan uppstå för det fall den erkända organisationen inte finns representerad i Sverige och Transportstyrelsen därför måste försöka utöva tillsynen utomlands. Svensk lagstiftning kan inte obehindrat resa krav mot en verksamhet som endast är etablerad i utlandet. Det kan därför uppstå svårigheter att t.ex. delge en sådan erkänd organisation eller att med fog hävda sin rätt att bereda sig fysiskt tillträde till organisationen. Ett annat exempel är den situationen att myndigheten tvingas driva ett skadeståndsmål mot en organisation. Om anknytning till Sverige saknas måste detta ske utomlands vilket torde vara förknippat med onödiga svårigheter. Det måste således anses finnas fog för uppfattningen att den erkända organisationen ska ha anknytning till Sverige. Fråga är dock på vilket sätt behovet kan eller bör tillgodoses.

*Förvaltningsrätten i Stockholm* har undrat huruvida ett krav på registrering som juridisk person i Sverige kan legitimeras ur ett inre marknads perspektiv. Enligt regeringens uppfattning hindrar inte principen om EU:s inre marknad förslaget som sådant. Enligt artikel 56 i EUF-fördraget ska fri rörlighet för tjänster råda på den inre marknaden. Enligt artikel 51, som enligt artikel 62 också ska tillämpas på transportområdet, omfattar bestämmelserna i EUF-fördraget om fri rörlighet av tjänster inte verksamhet som i medlemsstaten, om än endast tillfälligt, är förenad med utövandet av offentlig makt. Den verksamhet som de erkända organisationerna bedriver i form av tillsynsutövning innefattande bl.a. utfärdande av certifikat, utgör myndighetsövning och därmed utövande av offentlig makt. EU-reglerna om fri rörlighet för tjänster utgör således i och för sig inget hinder för ett sådant förslag som presenterats i rapporten.

Även om de EU-rättsliga reglerna om fri rörlighet således inte hindrar att ett krav på representation i Sverige införs, är frågan om det finns andra regler eller skäl som hindrar att ett sådant krav införs på lagnivå. Regeringen gör följande bedömning. I artikel 5.3 i klassdirektivet föreskrivs att det i avtalet (mellan medlemsstatens administration och den erkända organisationen) kan krävas att den erkända organisationen har ett lokalt ombud på den medlemsstats territorium för vars räkning den utför de uppgifter som avses i artikel 3, dvs. utövande av tillsyn. Vidare att detta krav kan uppfyllas av ett lokalt ombud som är juridisk person enligt medlemsstatens lagar och som omfattas av de nationella domstolarnas behörighet. Denna bestämmelse är genomförd i svensk rätt i 9 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), där det föreskrivs att ett sådant avtal ska uppfylla de krav och innehålla de uppgifter som följer av bl.a. artikel 5.3 i klassdirektivet. Enligt vad regeringen erfar innehåller befintliga överlåtelseavtal mellan Transportstyrelsen och de erkända organisationerna sådana klausuler i enlighet med bestämmelsen i fartygssäkerhetsförordningen.

Det förhållandet att det i direktivet är föreskrivet att krav på registrering som juridisk person får ingå i avtalet, tyder på att reglering av frågan företrädesvis bör ske på detta sätt i stället för genom bestämmelser i lag. Sverige har som sagt valt att genomföra denna fakultativa bestämmelse

Prop. 2012/13:110 genom att i sin lagstiftning föreskriva vad överlåtelseavtalen ska innehålla. Därför anser regeringen att någon ytterligare reglering i lag inte är nödvändig. Regeringen föreslår således inte någon sådan bestämmelse i fartygssäkerhetslagen som föreslogs i rapporten. Sjöfartsverkets synpunkt är därmed tillgodosedd.

Det är dock värt att komma ihåg att klassdirektivets bestämmelser inte omfattar delegering av uppgifter inom sjöfartsskyddet, jfr avsnitt 5.2.3. Det förhållandet att klassdirektivet har bestämmelser om att krav på registrering som juridisk person i flaggstaten får ingå i överlåtelseavtalet, kan således inte per automatik på samma sätt som inom övriga tillsynsområden ligga till grund för bedömningen att en lagreglering är onödig när det gäller sjöfartsskyddet. Fråga är om det för sjöfartsskyddets del bör införas en sådan bestämmelse i lag.

I avsnitt 5.1.3 har det konstaterats att det i praktiken kommer att vara fråga om samma organisationer som blir föremål för erkännande enligt klassdirektivet som enligt sjöfartsskyddsreglerna. Kravet på att den erkända sjöfartsskyddsorganisationen ska vara registrerad som juridisk person i flaggstaten blir därmed uppfyllt, även om det skett med stöd av en annan lagstiftning. Av denna anledning lämnar inte regeringen något lagförslag om krav på representation i Sverige. Det bör tilläggas att det i det remitterade underlaget inte ingick något sådant förslag i fråga om lagen om sjöfartsskydd. I rapporten lämnades visserligen inget uttryckligt sådant förslag, men det får anses följa av diskussionen i sak att en sådan bestämmelse är önskvärd. I avsnitt 5.1.4 lämnas förslag om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att kunna få uppdrag att utföra skyddsrelaterade åtaganden enligt denna lag och enligt förordning (EG) nr 725/2004 om sjöfartsskydd. Bemyndigandet kan utnyttjas av regeringen för att föreskriva t.ex. krav på registrering som juridisk person. För det fall förslaget om överlåtelse av uppgifter inom sjöfartsskyddet antas av riksdagen har regeringen för avsikt att använda bemyndigandet på nämnda sätt. Behovet av reglering får således anses uppfyllt. Samtidigt uppnås en likartad reglering för samtliga överlätna tillsynsområden.

#### *Vitesföreläggande, överklagbarhet och rätten att ta del av handlingar*

Transportstyrelsen har i sin rapport påtalat behovet av att finna former som innebär att eventuella förelägganden från en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ges en tydlig offentlighetsrättslig verkan och dessutom kan förenas med vite. Vidare att organisationernas beslut ska vara överklagbara och att det ska finnas en rätt att ta del av handlingar hos organisationerna. I rapporten anges också att det torde åligga styrelsen att sluta avtal som i görligaste mån säkerställer att nämnda förhållanden kan uppfyllas. Bland remissinstanserna anför *Förvaltningsrätten i Linköping* att den saknar en genomgång av hur dessa frågor behandlas i dag. *Statskontoret* efterfrågar en djupare analys av dessa rättssäkerhetsaspekter. *Rikspolisstyrelsen* delar Transportstyrelsens bedömning att krav måste ställas på organisationerna för att säkerställa att fel och brister rapporteras till behörig svensk myndighet.

Enligt det förfarande som råder i dag i fråga om tillsyn som överlåtit till erkända organisationer, meddelar organisationerna informellt rederiet om dess fartyg har konstaterats inte uppfylla föreskrivna krav för att certifikat ska kunna utfärdas. Eftersom det av huvudsakligen ekonomiska skäl är i rederiets intresse att få nödvändiga certifikat åtgärdas oftast bristerna omgående. För det fall så inte sker, eller om bristen är av allvarligare art, informeras Transportstyrelsen som har möjlighet att besluta om förelägganden – som får förenas med vite – om att bristerna ska åtgärdas. Transportstyrelsen har också möjlighet att besluta om nyttjandeförbud för fartyget. Förfarandet avseende information till Transportstyrelsen i sådana fall regleras i de överlåtelseavtal som myndigheten sluter med de erkända organisationerna och är i linje med principen om att flaggstaten genom sin sjöfartsadministration alltid har det yttersta ansvaret för tillsynens fullgörande. Samma ordning bör gälla även för den möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter som nu föreslås. I 9 a och 10 §§ lagen (2004:487) om sjöfartsskydd finns bestämmelser om beslut om förbud och föreläggande samt om möjligheten att förena besluten med vite.

I 29 § lagen om sjöfartsskydd och 9 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns bestämmelser om överklagande av beslut enligt respektive lag.

Regeringen finner sammanfattningsvis att den ordning som råder i dag vad avser möjlighet att besluta om vitesföreläggande och överklaga beslut är fungerande. Något behov av justeringar i dessa avseenden behövs enligt regeringens bedömning inte. Det gäller även med beaktande av de förslag som nu föreslås.

När det gäller rätten att ta del av allmänna handlingar regleras detta i tryckfrihetsförordningen och avser handlingar som förvaras hos myndigheter. I 2 kap. 4 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) anges att vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av allmänna handlingar hos myndigheter i tillämpliga delar också ska gälla handlingar hos de organ som anges i bilagan till denna lag, om handlingarna hör till den verksamhet som nämns där. Eftersom erkända organisationer inte finns angivna i bilagan kan det konstateras att någon rätt för allmänheten att ta del av handlingar hos dessa organisationer inte finns i dag. Något förslag om att ändra i bilagan så den även omfattar erkända organisationer har inte heller varit föremål för remittering. Eftersom beredningsunderlag saknas lämnas inte något sådant förslag i denna proposition.

Tillsynsmyndigheten däremot kan enligt gällande ordning alltid kräva av de erkända organisationerna att få se de handlingar som hör till deras tillsynsuppgifter. Dels finns det en bestämmelse i artikel 10.4 i klassförordningen som reglerar vilka handlingar som den erkända organisationen är skyldig att förse den bemyndigande administrationen med, dels ingår en bestämmelse i överlåtelseavtalen mellan organen om en ovillkorlig rätt för myndigheten att få del av handlingar. Eftersom klassförordningen emellertid inte gäller överlåtelse av sjöfartsskyddsuppgifter blir tillsynsmyndigheten hänvisad till villkor i överlåtelseavtalen eller -besluten för att kunna tillförsäkra sig rätten att ta del av handlingar hos sjöfartsskyddsorganisationerna. Genom att vända sig till tillsynsmyndig-

Prop. 2012/13:110 heten kan därefter även allmänheten få tillgång till handlingarna, givetvis efter sekretessprövning.

### *Modeller för tillsynen över klassificeringssällskap*

Transportstyrelsen har i sin rapport gjort bedömningen att det krävs en kontrollnivå utöver de krav som slås fast i klassdirektivet och att kontroll av samtliga överlätna uppgifter måste utföras på ett systematiskt sätt. Styrelsen påtalar att det finns olika modeller som kan användas beroende på vad som ska granskas.

När det gäller redan överlätna tillsynsuppgifter kan följande konstateras. I artikel 9 i klassdirektivet anges att varje medlemsstat ska försäkra sig om att de erkända organisationer som utför uppdrag för dess räkning utför uppgifterna till belåtenhet för dess behöriga administration. Varje medlemsstat ska därför, åtminstone vartannat år, kontrollera alla erkända organisationer och rapportera om resultatet till de andra medlemsstaterna och kommissionen. Bestämmelserna är genomförda i svensk rätt i 9 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:2). Regeringen konstaterar att myndigheten inom sitt bemyndigande kan använda sig av de tillsynsmodeller som den finner mest effektiva och uppmuntrar att myndigheten ser över användningsområdet. Något förslag som kräver riksdagens godkännande behövs däremot inte.

När det sedan gäller föreslagen överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet gör sig samma resonemang gällande som förts avseende krav på organisationernas registrering som juridisk person i flaggstaten. Det kommer i praktiken att röra sig om samma organisationer som erkänns enligt båda lagstiftningarna. Den tillsyn som sker med stöd av klassdirektivet och fartygssäkerhetsförordningen kommer således att till viss del tillgodose behovet av tillsyn över organisationerna när det gäller sjöfartsskyddsuppgifterna. Ordningen kan emellertid inte anses fullt tillfredsställande – trots att något uttryckligt krav på sådan tillsyn inte ställs i förordning (EG) nr 725/2004 eller dess bilagor – varför regeringen avser att följa frågan.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Det lagförslag som lämnas i denna proposition är inte knutet till någon EU-rättsakt eller internationell rättsakt på så sätt att ett visst ikraftträdandedatum måste iakttas. Lagförslagen är nationella kompletteringar till en EU-rättsakt. Det är således helt och hållet nationella avvägningar som ligger till grund för det föreslagna ikraftträdandet.

Eftersom regeringen är angelägen om att införa möjligheten för svenska rederier att kunna välja ett eller flera klassificeringssällskap som tillsynsutövarer även avseende sjöfartsskyddsuppgifter bör föreslagen dock träda i kraft så snart som möjligt. Regeringen föreslår därför att förslaget

Några särskilda övergångsbestämmelser bedöms inte vara nödvändiga.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser för rederierna

Den största konsekvensen av det lämnade förslaget är att rederierna får möjlighet att välja en annan tillsynsutövare än den statliga när det gäller efterlevnaden av bestämmelserna om sjöfartsskydd. För det fall rederiet redan anlitar en erkänd organisation för de tillsynsuppgifter som överläts med stöd av andra regelverk, kan rederiet nu få möjlighet att använda samma tillsynsutövare inom ytterligare ett tillsynsområde. Det är naturligt att tänka sig att för ju fler uppgifter ett rederi anlitar en erkänd organisation desto lägre kostnader för organisationen vilket kan medföra lägre avgifter för rederiet. Ytterligare en faktor som kan komma att påverka rederiernas kostnader är det förhållandet att organisationerna verkar internationellt och därmed har filialer utomlands. Ett rederi kan således utnyttja en utrikes belägen filial där fartyget för tillfället befinner sig, i stället för att vara tvungen att anpassa sin resa till tillsynstillfället i Sverige, vilket sannolikt skulle medföra extrakostnader och missade intäkter.

Det är emellertid inte möjligt att ange några exakta belopp för rederiernas tillsynskostnader, bl.a. eftersom de erkända organisationernas avgifter inte är kända. Detta innebär att det inte med säkerhet kan slås fast ens att förslaget innebär sänkta kostnader för rederierna. Däremot öppnas upp för möjligheten att välja en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som tillsynsutövare och därmed också för möjligheten att i ett affärsmässigt förhållande avtala om priset.

När det gäller de kostnader som Transportstyrelsens tillsyns föräbber, har styrelsen beräknat att för ett oljetankfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer som går i internationell trafik minskar kostnaderna för styrelsens tillsyn med 44 000 kronor per år. I detta belopp ingår den besparing som det förändrade besiktningintervall avseende ISM-tillsynen innebär, se avsnitt 5.2. För ett passagerarfartyg av samma storlek i samma trafik beräknas motsvarande kostnadsminskning uppgå till cirka 60 000 kronor under en femårsperiod.

### 7.2 Konsekvenser för Transportstyrelsen

En överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända sjöfartsskyddsorganisationer innebär till viss del minskade uppgifter för Transportstyrelsen. Eftersom myndigheten emellertid alltid har huvudansvaret för tillsynen och alltid måste vara beredd att ställa upp om tillsyn efterfrågas måste viss kompetens och personalresurser kvarstå i myndigheten.

Prop. 2012/13:110 De förslag som lämnas i denna proposition innebär en möjlighet till överlåtelse av tillsynsuppgifter. I vilken omfattning, möjligheten kommer att utnyttjas kan dock inte med säkerhet förutses. Det är därför mycket svårt att spekulera i det exakta behov av resurser som Transportstyrelsen kommer att ha för det fall förslagen antas. Om valmöjligheten inte utnyttjas av rederierna kommer behovet av kompetens och personalresurser att vara oförändrat.

När det gäller tillsyn av erkända organisationer (och därmed erkända sjöfartsskyddsorganisationer) påtalar Transportstyrelsen att den hittills genomförda tillsynen främst skett genom att styrelsen är ombord när organisationerna genomför den redan överlåtna tillsynen på svenska fartyg och att kostnaden därför varit marginell. Om förslaget om utökad överlåtelse genomförs kommer det, tillsammans med den ytterligare överlåtelse som styrelsen redan har mandat att göra, att innebära att tillsynen av organisationerna måste ske på annat sätt. Enligt Transportstyrelsens egen uppskattning kommer detta att kosta 1,3 miljoner kronor per år. Finansiering via avgifter är inte aktuellt eftersom det rör sig om utländska organ. Det är, enligt regeringens uppfattning, svårt att beräkna en exakt kostnad för denna tillsyn. Uppgiften bör dock inte generera högre kostnader än att de ryms inom myndighetens befintliga anslagsramar.

### 7.3 Övriga konsekvenser

Förslaget bedöms inte påverka miljön. Inte heller kan några konsekvenser för jämställdheten eller andra intressen antas uppkomma.

## 21 a §

*Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.*

*Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att*

*1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, eller*

*2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.*

*Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.*

I en ny paragraf, 21 a §, införs bestämmelser med bemyndiganden till Transportstyrelsen. Det bemyndigande som lämnas i *andra stycket* grundas på 10 kap. 8 § första stycket andra meningen regeringsformen vari föreskrivs att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om överlåtelse av bl.a. förvaltningsuppgifter till en utländsk inrättning eller samfällighet. Myndighetens namn anges därför i lagtexten. För enhetlighets skull lämnas bemyndigandet i *första stycket* till samma namngivna myndighet, dvs. Transportstyrelsen.

I *första stycket* lämnas således bemyndigande till Transportstyrelsen att erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Förordningen och dess bilagor innehåller bestämmelser om att överlåtelse av sjöfartsskyddsuppgifter kan ske till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation (t.ex. punkterna 4.3 och 19.1.2 i bilaga 2). Vidare finns i bilaga 1 till förordningen en bestämmelse där erkänd sjöfartsskyddsorganisation definieras som en organisation med lämplig expertis i sjöfartsskyddsfrågor och lämplig kunskap om arbetet ombord på fartyg. I bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordningen finns en uppräknning av de krav som organisationen bör kunna uppvisa. Bestämmelsen ska enligt artikel 3.5 i förordningen följas som om den vore obligatorisk. Däremot finns inga bestämmelser om själva erkännandet. Förevarande bestämmelse kompletterar således förordningen så att erkännande kan ske. Om organisationen inte erkänts kan den inte få uppdrag att utföra de uppgifter som enligt förordningen och dess bilagor efter medlemsstatens överlåtelse kan få utföras av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. De krav som organisationen ska uppfylla för att kunna erkännas är således de som föreskrivs i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordningen.

I *andra stycket* lämnas bemyndigande till Transportstyrelsen att överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som kan ha meddelats med stöd av 21 b § att granska och godkänna skyddsplaner för fartyg eller utöva tillsyn. Den grundläggande bestämmelsen om att en fördragsslutande stat kan överlåta uppgifter inom sjöfartsskyddet till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation finns i punkt 4.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004. I punkt 9.2 i bilaga 2 till förordningen regleras överlåtelse avseende fartygets skyddsplan specifikt och i punkterna 19.1.2 och 19.2.2 finns motsvarande bestämmelser avseende kontroller och utfärdande av certifikat. I punkt 4.3 i bilaga 2 till förordningen räknas de uppgifter upp som inte kan delegeras. Ytterligare begränsningar följer av punkt 9.2.1 i bilaga 2 till förordningen vari anges att i sådana fall som den erkända sjöfartsskyddsorganisationen utför godkännandet av skyddsplanen ska organisationen varken ha deltagit i skyddsutredningen eller i utarbetandet av skyddsplanen. En liknande bestämmelse finns i punkt 4.4 i bilaga 3 till förordningen där det anges att om en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utför en skyddsutredning eller skyddsplan ska den organisationen inte bemyndigas att godkänna skyddsplanen.

I *andra stycket* anges i vilken omfattning förordningens möjlighet till överlåtelse utnyttjas för svenskt vidkommande. I punkt 1 ges Transportstyrelsen möjlighet att överlåta uppgiften att granska och godkänna skyddsplaner för fartyg och i punkt 2 ges Transportstyrelsen möjlighet att överlåta uppgiften att utöva tillsyn avseende fartyg. Med sistnämnda uppgift avses det kontrollförfarande som regleras i punkt 19 i bilaga 2 till förordningen och som leder fram till ett beslut att utfärda – eller att inte utfärda – certifikat.

Enligt *tredje stycket* får ett beslut om överlåtelse förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna. Härmed avses sådana villkor som i enskilda fall anses relevanta för att den erkända sjöfartsskyddsorganisationen ska få utföra uppgifterna. Exempel på sådana villkor kan vara krav på viss utbildning hos de tjänstemän som utför tillsynen och krav på hur hanteringen av dokument och uppgifter ska ske i organisationen och mellan organisationen och Transportstyrelsen. Bestämmelsen kompletterar normgivningsbemyndigandet i 21 b §.

I 29 § finns bestämmelser om överklagande av beslut enligt lagen.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.4.

### 21 b §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter enligt 21 a §.*

I 21 b §, som är ny, införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka ytterligare krav som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att kunna få uppdrag att utföra uppgifter enligt 21 a §.

I punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 anges att den fördragsslutande staten vid ett bemyndigande bör beakta kompetensen i organisationen. Med bemyndigande avses här erkännande som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Därefter räknas de krav upp som en erkänd



sjöfartsskyddsorganisation bör kunna uppvisa. Enligt artikel 3.5 i förordning (EG) nr 725/2004 ska medlemsstaterna följa bl.a. den nämnda bestämmelsen om minimikompetens som om den vore obligatorisk. I nämnda punkt 4.5 föreskrivs också att den fördragsslutande staten och dess myndighet bör se till att den erkända sjöfartsskyddsorganisationen har den kompetens som behövs vid delegering av specifika uppdrag. Genom den föreslagna bestämmelsen i 21 b § ges möjlighet att på nationell nivå meddela föreskrifter om vilka ytterligare krav som bör ställas på en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för att denna ska kunna få uppdrag att utföra uppgifter enligt 21 a §. Exempel på sådana krav är fördjupade kunskaper i vissa specifika avseenden. Bemyndigandet kompletterar bestämmelsen i 21 a § tredje stycket.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.4.

## Sammanfattning av Transportstyrelsens rapport

Regeringen gav den 21 december 2009 Transportstyrelsen i uppdrag att se över möjligheterna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av svenska fartyg i internationell trafik. Åtgärden vidtogs i syfte att skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för svenska rederier. Åtgärderna ska genomföras utan att miljö-, säkerhets- eller sjöfartsskyddskraven sänks eller Sveriges åtagande som flagg-, hamn- och kuststat påverkas negativt.

### *En utökad delegering*

Transportstyrelsen avser att till erkända organisationer delegera den tillsyn och de certifikat som myndigheten ska utfärda i enlighet med vad som följer av lagen (1980:424) om föroreningar från fartyg och fartygs-säkerhetslagen (2003:364), med undantag av ISM, fartcertifikatet och de delar av ritningsgranskningen som åligger flaggstaten. Styrelsen har vidare tagit fram ett förslag till ändring av lagen om sjöfartsskydd som skulle möjliggöra en delegering av tillsynen med stöd av nämnda lag. I fråga om arbetsmiljö gör myndigheten bedömningen att det saknas nationella och för närvarande också internationella förutsättningar för en delegering av tillsynen inom detta område. Arbetsmiljötillsynen föreslås mot denna bakgrund utföras av Transportstyrelsen även fortsatt. Styrelsen gör bedömningen att det förslag som nu lämnas skapar bättre förutsättningar för svenska rederier, samtidigt som Sverige som flaggstat ges möjlighet till en godtagbar kontroll.

### *Flaggstatens ansvar och kontroll av erkända organisationer*

Staterna ansvarar i enlighet med det internationella regelverket för att de fartyg som för deras flagg uppfyller gällande krav i detta regelverk. Denna skyldighet åligger staterna oavsett om ansvaret delegerats till erkända organisationer eller inte. För att säkerställa regelefterlevnaden på området krävs en kontroll av såväl den tekniska som den operativa nivån ombord på fartyg. I och med en utökad delegering kommer erkända organisationer att på uppdrag av Sverige svara för merparten av tillsynen av svenska fartyg. Vid en delegering av uppgifter till erkända organisationer är det således en förutsättning att denna verksamhet kontrolleras. Ett sådant krav följer också av gemenskapsrätten. För flaggstats-administrationen (Transportstyrelsen) innebär detta att den direkta kontrollen av svenska fartyg som funnits fram till idag ersätts med en indirekt kontroll av den verksamhet som erkända organisationer bedriver på uppdrag av administrationen. En sådan kontroll är nödvändig för att säkerställa att Sverige ska kunna fullgöra det ansvar som åligger flaggstaten och därigenom säkerställa att miljö-, säkerhets-, eller skyddskraven inte sänks. Det förslag som nu lämnas innebär således en betydande förändring av hur tillsynen bedrivs avseende svenska fartyg och kommer att innebära att myndigheten kommer att behöva se över sitt arbetssätt inom tillsynsområdet.

### *Flexibilitet för svenska rederier*

Regeringen har i uppdraget till Transportstyrelsen angivit att det ska finnas en flexibilitet för svenska rederier att välja Transportstyrelsen för besiktning av fartyg. Transportstyrelsen kan konstatera att en sådan flexibilitet kan bibehållas, men att den, för att skapa rimliga planeringsförutsättningar för myndigheten, bör förenas med ett krav på att de rederier som avser använda Transportstyrelsen tecknar särskilda avtal med myndigheten. Styrelsen har vidare haft regeringens uppdrag att säkerställa en kapacitet för nybyggnadsbesiktning även fortsatt. En sådan flexibilitet kan bibehållas, men kommer att medföra vissa kostnader.

### *Införandet av ett system för integrerad tillsyn*

Vad avser den kvarvarande tillsyn av svenska fartyg som Transportstyrelsen föreslås bedriva, bör ett system för integrerad tillsyn införas. Införandet av ett sådant system torde innebära att antalet förrättningsfall kan begränsas till ett minimum och kostnaderna för svenska rederier därmed kan hållas så låga som möjligt.

### *Ändrat besiktningintervall för godkänd säkerhetsorganisation (ISM)*

Utöver ovan nämnda åtgärder för att stärka konkurrensförutsättningarna för svenska rederier gör Transportstyrelsen bedömningen att det finns förutsättningar att anpassa de svenska reglerna avseende godkänd säkerhetsorganisation för rederier och fartyg till den nivå som råder internationellt. Besiktningintervall kan därför ändras från en årlig besiktning till två besiktningar under en femårsperiod. Denna ändring torde underlätta för svenska rederier genom en ökad flexibilitet framförallt vad avser tidpunkt när besiktningen ska genomföras. Därutöver innebär åtgärden en besparing för svenska rederier under certifikatsperioden genom minskade avgifter utan att sjösäkerhet eller miljöskydd torde påverkas i någon större omfattning.

### *Konsekvenser*

Utöver de effekter som redovisats ovan innebär en utökad delegering till svenska rederier i stället för en avgift till Transportstyrelsen kommer att behöva betala för de tjänster erkända organisationer utför. Storleken på dessa avgifter kan Transportstyrelsen inte bedöma, då detta bygger på en affärsmässig överenskommelse mellan rederiet och den erkända organisationen. Om och i så fall hur mycket billigare det blir för svenska rederier beror således på vilka överenskommelser dessa sluter med erkända organisationer. De erkända organisationerna har dock en mer utbredd lokal representation utomlands än vad Transportstyrelsen har, vilket torde innebära ytterligare en besparing för svenska rederier, då resekostnaderna ofta blir lägre.

En utökad delegering i enlighet med det förslag som redovisats ovan får effekter för Transportstyrelsens verksamhet framförallt inom tillsynsområdet, men även andra områden påverkas. De föreslagna ändringarna innebär ett minskat antal tillsynsobjekt för myndigheten, vilket leder till minskade intäkter med i storleksordningen omkring 8,6 miljoner kronor per år. Detta samtidigt som en utökad delegering innebär att myndigheten

istället måste bedriva kontrollen av erkända organisationer på ett annat sätt. Vidare måste styrelsen vidta vissa andra åtgärder. Dessa åtgärder är nödvändiga för att säkerställa att myndigheten kan fullgöra sina uppgifter som flaggstatsadministration och fullgöra de åtaganden som åligger Sverige. Sammantaget leder detta till ökade kostnader i storleksordningen 4,6–5,9 miljoner kronor per år.

Regeringen har vidare uppdragit åt Transportstyrelsen att se över hur kontrollen av erkända organisationer kan stärkas. Styrelsen bedömer kostnaden för en stärkt kontroll till ca 1,3 miljoner kronor per år. Åtgärden är motiverad, inte minst för att säkerställa en hög grad av regel efterlevnad i och med de nu föreslagna förändringarna. Vidare gör styrelsen bedömningen att om en förmåga att svara för nybyggnadsbesiktning (utöver den tillsyn som föreslås ovan) ska säkerställas i enlighet med regeringens uppdrag, behöver myndigheten behålla vissa grundläggande resurser för detta. Kostnaden för en sådan grundläggande förmåga uppgår till uppskattningsvis 1 miljon kronor ytterligare på årsbasis.

# Rapportens lagförslag avseende lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Prop. 2012/13:110  
Bilaga 2

## Förslag till lag om ändring i lagen om sjöfartsskydd (2004:487)

Härigenom föreskrivs i att det i lagen om sjöfartsskydd (2004:487) ska införas tre nya paragrafer, 21 a–c §§, samt närmast före 21 a § en ny mellanrubrik, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### *Erkänd skyddsorganisation*

##### *21 a §*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får*

- 1. meddela föreskrifter om vilka krav en skyddsorganisation ska uppfylla för att kunna få uppdrag att utföra uppgifter enligt 21 b §,*
- 2. fatta beslut om att erkänna en sådan organisation.*

##### *21 b §*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlåta åt en erkänd skyddsorganisation att*

- 1. godkänna skyddsplaner för fartyg, och*
- 2. skyddsbesiktiga och utfärda certifikat för fartyg.*

*Ett uppdrag enligt första stycket 1 får inte ges till en organisation som har gjort eller medverkat i skyddsutredningen för samma fartyg.*

##### *21 c §*

*Regeringen får föreskriva att ett rederi, för att få ett certifikat utfärdat av Transportstyrelsen, genom avtal ska förbinda sig att låta Transportstyrelsen utföra besiktningar under en viss tidsperiod, dock högst fem år.*

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden lämnats av Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Malmö, Förvaltningsrätten i Linköping, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Statskontoret, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Sveriges hamnar, Sveriges Redarförening och SWEREF Skärgårdsredarna.

Arbetsgivarverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Landsorganisationen i Sverige (LO), Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Sveriges kommuner och landsting samt Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) har anfört att de avstår från att yttra sig.

Förvaltningsrätten i Göteborg, Chalmers tekniska högskola, Näringslivets transportråd, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsförbundet, Sjöfartsforum och Svensk Näringsliv har fått tillfälle men inte inkommit med yttrande.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 725/2004

av den 31 mars 2004

om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Avsiktliga olagliga handlingar och i synnerhet terrorism hör till de allvarligaste hoten mot de ideal i fråga om demokrati, frihet och fred som utgör själva grunden för Europeiska unionen.
- (2) Sjöfartsskyddet inom Europeiska gemenskapen vid sjötransporter och skyddet för de medborgare som utnyttjar dessa samt miljöskyddet bör alltid säkerställas inför de hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar, såsom terroristattacker, sjöröveri eller andra liknande handlingar.
- (3) Vid transport av varor som innehåller särskilt farliga ämnen, såsom kemiska och radioaktiva ämnen, kan avsiktliga olagliga handlingar innebära allvarliga risker för unionens medborgare och miljön.
- (4) Vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) diplomatkonferens antogs den 12 december 2002 ändringar av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) samt en internationell kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden). Dessa instrument syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och i hamnanläggningar som utnyttjas av dessa. De innehåller obligatoriska bestämmelser, vars räckvidd inom gemenskapen behöver preciseras i vissa fall, samt rekommendationer, av vilka några bör göras obligatoriska inom gemenskapen.

(5) Utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser inom området nationell säkerhet och de åtgärder som kan vidtas enligt avdelning VI i Fördraget om Europeiska unionen, bör det sjöfartsskyddsmål som anges i skäl 2 uppnås inom ramen för lämpliga åtgärder på det sjöfartspolitiska området genom att fastställa gemensamma normer för gemenskapens tolkning, genomförande och kontroll av de bestämmelser som antagits vid IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002. Genomförandebefogenheterna bör delegeras till kommissionen för antagande av detaljerade tillämpningsåtgärder.

(6) I denna förordning beaktas de grundläggande rättigheterna och iaktas de principer som erkäns bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(7) Utöver de fartyg som används i internationell fart, och de hamnanläggningar som betjänar dessa, bör sjöfartsskyddet stärkas för fartyg i nationell fart inom gemenskapen och för hamnanläggningar som används för dessa, och i synnerhet sjöfartsskyddet för passagerarfartyg med tanke på antalet människoliv som står på spel i samband med dessa transporter.

(8) Del B i ISPS-koden innehåller vissa rekommendationer vilkas tillämpning bör göras obligatorisk inom gemenskapen för att på ett enhetligt sätt uppnå det sjöfartsskyddsmål som anges i skäl 2.

(9) För att medlemsstaterna skall kunna bidra till det erkända och nödvändiga målet att främja närsjöfarten inom gemenskapen bör de uppmanas att, med avseende på regel 11 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, sluta avtal om förfaranden vad gäller sjöfartsskyddet vid regelbunden trafik inom gemenskapen på fasta ruttor och för de hamnanläggningar som används för denna fart, utan att detta inkräktar på den allmänna skyddsnivå som eftersträvas.

(10) För de hamnanläggningar som är belägna i hamnar som endast ibland används för internationell fart kan det vara orimligt att permanent tillämpa samtliga skyddsregler i denna förordning. Medlemsstaterna bör, på grundval av de skyddsutredningar som de genomför, fastställa vilka hamnar som är berörda och vilka ersättningsåtgärder som tillhandahåller en tillräckligt hög skyddsnivå.

<sup>(1)</sup> EUT C 32, 5.2.2004, s. 21.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 19 november 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 22 mars 2004.

- (11) Medlemsstaterna bör noggrant kontrollera att skyddsreglerna följs av alla fartyg, oavsett ursprung, som begär att få anlöpa en hamn i gemenskapen. Den berörda medlemsstaten bör utse en "behörig sjöfartsskyddsmyndighet" med ansvar för att samordna, genomföra och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som anges i denna förordning med avseende på fartyg och hamnanläggningar. Denna myndighet bör lägga varje fartyg som önskar anlöpa hamnen att i förväg tillhandahålla upplysningar om sitt internationella sjöfartsskyddscertifikat, om de nuvarande och tidigare skyddsnivåerna för fartyget och varje annan praktisk upplysning om sjöfartsskyddet.
- (12) Medlemsstaterna bör ha rätt att medge undantag från ett systematiskt krav på att tillhandahålla de upplysningar som avses i skäl 11 för regelbunden fart inom gemenskapen eller regelbunden nationell fart, under förutsättning att dessa upplysningar när som helst, på begäran av medlemsstaternas behöriga myndigheter, kan tillhandahållas av de rederier som bedriver denna trafik.
- (13) Säkerhetskontroller i hamnen kan genomföras av medlemsstaternas behöriga sjöfartsskyddsmyndigheter, och även, vad gäller det internationella sjöfartsskyddscertifikatet, av de inspektörer som agerar inom ramen för hamnstatskontroll i enlighet med rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).<sup>(1)</sup> Därvid är det nödvändigt att se till att de berörda myndigheterna kompletterar varandra när flera olika myndigheter är inblandade.
- (14) Med tanke på antalet parter som är delaktiga i genomförandet av sjöfartsskyddsåtgärderna, är det nödvändigt att varje medlemsstat utser en enda behörig myndighet med ansvar för att samordna och kontrollera tillämpningen av sjöfartsskyddsåtgärderna på nationell nivå. Medlemsstaterna bör tillhandahålla nödvändiga medel och en nationell plan för genomförandet av denna förordning i syfte att uppnå det mål i fråga om sjöfartsskyddet som beskrivs i skäl (2), bland annat med hjälp av en tidsplan för ett tidigt genomförande av vissa åtgärder, i enlighet med riktlinjerna i resolution 6 som antogs den 12 december 2002 vid IMO:s diplomatkonferens. Effektiviteten i kontrollen av genomförandet i varje nationellt system bör vara föremål för inspektioner som övervakas av kommissionen.
- (15) Ett konkret och enhetligt genomförande av åtgärderna inom ramen för en sådan politik väcker viktiga frågor om dess finansieringsaspekter. Finansieringen av vissa

ytterligare sjöfartsskyddsåtgärder får inte leda till att konkurrensen snedvrids. Kommissionen bör därför omedelbart inleda en undersökning (som särskilt behandlar det sätt på vilket finansieringen delas mellan de offentliga myndigheterna och operatörerna, utan att detta påverkar behörighetsfördelningen mellan medlemsstaterna och Europeiska gemenskapen) och för Europaparlamentet och rådet lägga fram resultaten och eventuella förslag.

- (16) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>(2)</sup>. Det bör fastställas ett förfarande för anpassning av denna förordning mot bakgrund av gjorda erfarenheter för att göra även andra bestämmelser i del B i ISPS-koden obligatoriska som inte redan nu görs obligatoriska genom denna förordning.
- (17) Med tanke på att målen för denna förordning, dvs. inrättande och genomförande av lämpliga åtgärder inom det sjöfartspolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av denna förordnings europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen i enlighet med artikel 5 i fördraget. I överensstämmelse med proportionalitetsprincipen, som fastläggs i enlighet med samma artikel, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

#### HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

#### Artikel 1

#### Syfte

1. Huvudsyftet med denna förordning är att inrätta och genomföra gemenskapsåtgärder som syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och nationell sjöfart, samt i berörda hamnanläggningar, inför hot om avsiktliga olagliga handlingar.

2. Förordningen syftar dessutom till att tillhandahålla en grund för harmoniserad tolkning, harmoniserat genomförande och gemenskapskontroll av de särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd som antogs vid IMO:s diplomatkonferens den 12 december 2002, vid vilken konferens 1974 års SOLAS-konvention (Safety Of Life At Sea) ändrades och ISPS-koden (International Ship and Port facility Security) fastställdes.

<sup>(1)</sup> EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets och Europaparlamentets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.



Artikel 2

**Definitioner**

I denna förordning avses med

1. *särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd enligt SOLAS-konventionen*: de ändringar, som återfinns i bilaga I till denna förordning, som innebär att ett nytt kapitel XI-2 införs i bilagan till IMO:s SOLAS-konvention, i dess uppdaterade version,
2. *ISPS-koden*: IMO:s internationella kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, i dess uppdaterade version,
3. *del A i ISPS-koden*: förordet och de obligatoriska kraven, som utgör del A i ISPS-koden, och som återfinns i bilaga II till denna förordning, rörande bestämmelserna i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen, i dess uppdaterade version,
4. *del B i ISPS-koden*: riktlinjerna, som utgör del B i ISPS-koden, och som återfinns i bilaga III till denna förordning, rörande bestämmelserna i kapitel XI-2 i bilagan till SOLAS-konventionen, i dess ändrade lydelse, och i del A i ISPS-koden, i dess uppdaterade version,
5. *sjöfartsskydd*: kombination av förebyggande åtgärder som syftar till att skydda sjöfarten och hamnanläggningarna mot hot om avsiktliga olagliga handlingar,
6. *sambandspunkt för sjöfartsskydd*: det organ som utsetts av varje medlemsstat och som skall utgöra en kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater och underlätta, följa upp och informera om tillämpningen av de sjöfartsskyddsåtgärder som anges i denna förordning,
7. *behörig sjöfartsskyddsmyndighet*: en myndighet som utsetts av en medlemsstat för att samordna, genomföra och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som föreskrivs i denna förordning för fartyg och/eller en eller flera hamnanläggningar. Denna myndighets behörighet kan variera, beroende på vilka uppgifter den har tilldelats,
8. *internationell fart*: alla sjöförbindelser med fartyg från en hamnanläggning i en medlemsstat till en hamnanläggning som är belägen utanför denna medlemsstat, eller omvänt,
9. *nationell fart*: alla förbindelser med fartyg i fartområdet mellan en hamnanläggning i en medlemsstat och samma hamnanläggning eller en annan hamnanläggning i denna medlemsstat,

10. *regelbunden trafik*: en rad överfarter som görs i syfte att upprätthålla en förbindelse mellan två eller fler hamnanläggningar,

- a) antingen enligt en offentliggjord tidtabell
- b) eller med sådan regelbundenhet eller turtäthet att överfarterna kan betraktas som systematiska,

11. *hamnanläggning*: en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan,

12. *samverkan mellan fartyg och hamn*: det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget,

13. *avsiktlig olaglig handling*: en avsiktlig handling som på grund av karaktär eller sammanhang kan skada fartyg som används i internationell eller nationell trafik, eller fartygens passagerare eller last, eller de hamnanläggningar som utnyttjas.

Artikel 3

**Gemensamma åtgärder och tillämpningsområde**

1. När det gäller internationell fart skall medlemsstaterna, senast den 1 juli 2004, fullt ut tillämpa de särskilda åtgärderna för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen samt del A i ISPS-koden, på de villkor och för de fartyg, rederier och hamnanläggningar som avses i nämnda texter.

2. För nationell fart skall medlemsstaterna senast den 1 juli 2005 tillämpa de särskilda åtgärderna för förbättrat sjöfartsskydd i enlighet med SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden för passagerarfartyg som används i nationell fart och som hör till klass A enligt artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg<sup>(1)</sup>, samt på deras rederier, enligt definition i regel IX/1 i SOLAS-konventionen, och på de hamnanläggningar som betjänar dem.

3. Medlemsstaterna skall, på grundval av resultatet av en obligatorisk skyddsrisikanalys, besluta i vilken omfattning de senast den 1 juli 2007 skall tillämpa bestämmelserna i denna förordning med avseende på de olika fartygstyper som används i nationell fart och som inte omfattas av punkt 2, deras rederier och de hamnanläggningar som betjänar dem. Den generella säkerhetsnivån bör inte äventyras av ett sådant beslut.

Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen om dessa beslut, liksom om den regelbundna översyn som skall genomföras minst vart femte år.

<sup>(1)</sup> EGT L 144, 15.5.1998, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/75/EG (EUT L 190, 30.7.2003, s. 6).

4. För genomförandet av de bestämmelser som följer av punkterna 1, 2 och 3, skall medlemsstaterna helt och fullt ta hänsyn till de riktlinjer som ingår i del B i ISPS-koden.

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

- 1.12 (granskning av skyddsplaner för fartyg).
- 1.16 (skyddsutredning avseende hamnanläggningar).
- 4.1 (sekretess för skyddsplaner och skyddsutredningar).
- 4.4 (erkända sjöfartsskyddsorganisationer).
- 4.5 (krav på minimikompetens hos erkända sjöfartsskyddsorganisationer).
- 4.8 (fastställande av skyddsnivå).
- 4.14, 4.15, 4.16 (kontaktpunkter och information om hamnanläggningarnas skyddsplaner).
- 4.18 (identitetshandlingar).
- 4.24 (fartygs införande av skyddsåtgärder som påbjudits av den stat vars territorialhav trafikeras).
- 4.28 (bemanning av fartyg).
- 4.41 (överlämnande av information om ett fartyg avvisas från eller vägras tillträde till en hamn).
- 4.45 (fartyg från en stat som inte anslutit sig till konventionen).
- 6.1 (rederiets skyldighet att förse befälhavaren med information om fartygets operatörer).
- 8.3 till 8.10 (miniminormer om skyddsutredning avseende fartyg).
- 9.2 (miniminormer om fartygets skyddsplan).
- 9.4 (erkända sjöfartsskyddsorganisationers oberoende).
- 13.6 och 13.7 (periodicitet i fråga om utbildningar och övningar med avseende på sjöfartsskydd för fartygens besättningar och för rederiernas och fartygens skyddschefer).
- 15.3 och 15.4 (miniminormer om skyddsutredning avseende hamnanläggningar).
- 16.3 och 16.8 (miniminormer om hamnanläggningens skyddsplan).
- 18.5 och 18.6 (periodicitet i fråga om utbildningar och övningar med avseende på sjöfartsskydd vid hamnanläggningar och för hamnanläggningarnas skyddschefer).

6. Trots vad som sägs i bestämmelserna i punkt 15.4 i del A i ISPS-koden skall den regelbundna översynen av skyddsutredningen avseende hamnanläggningar, som avses i punkt 1.16 i del B i ISPS-koden genomföras senast fem år efter det att analyserna utförts eller senast setts över.

7. Denna förordning skall inte tillämpas på krigsfartyg, trupptransportfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet under 500 ton, fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, fiskefartyg och fartyg som inte används för affärsmässiga syften.

8. Trots vad som sägs i bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall medlemsstaterna vid antagandet av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar se till att dessa planer innehåller lämpliga bestämmelser som garanterar att skyddet av de fartyg som omfattas av bestämmelserna i denna förordning inte äventyras av något annat fartyg, samverkan mellan fartyg och hamn eller verksamhet mellan två fartyg som utförs av ett fartyg som inte omfattas av denna förordning.

#### Artikel 4

#### Överlämnande av information

1. Varje medlemsstat skall förse IMO, kommissionen och övriga medlemsstater med den information som begärs i enlighet med bestämmelserna i regel 13 (överlämnande av information) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

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

3. Medlemsstaterna skall, på grundval av de skyddsutredningar som genomförts, upprätta en förteckning över de berörda hamnanläggningarna, samt fastställa räckvidden för de åtgärder som vidtagits för att tillämpa bestämmelserna i regel 2.2 (räckvidden när det gäller hamnanläggningar som då och då betjänar fartyg i internationell fart) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

Varje medlemsstat skall senast den 1 juli 2004 överlämna denna förteckning till övriga medlemsstater och till kommissionen. Kommissionen och berörda medlemsstater skall även informeras tillräckligt detaljerat om de åtgärder som vidtagits.

#### Artikel 5

#### Alternativa skyddsöverenskommelser eller likvärdiga skyddsarrangemang

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

2. För detta ändamål får medlemsstaterna sinsemellan, var och en för sitt vidkommande, ingå bilaterala eller multilaterala avtal som avses i nämnda regel. Medlemsstaterna får ingå avtal av detta slag, i synnerhet för att främja närsjöfart inom gemenskapen.

Berörda medlemsstater skall anmäla avtalen till kommissionen och lämna tillräckliga upplysningar om de åtgärder som vidtagits för att kommissionen skall kunna avgöra om avtalet åvenyttrar skyddsnivån för andra fartyg eller hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet. Information om eventuella åtgärder med avseende på nationella skyddsbestämmelser får utelämnas i meddelandet till kommissionen.

Kommissionen skall bedöma huruvida avtalen säkerställer en tillräckligt hög skyddsnivå, i synnerhet med avseende på bestämmelserna i punkt 2 i ovannämnda regel 11, och huruvida de står i överensstämmelse med gemenskapens lagstiftning samt med en väl fungerande inre marknad. Om avtalen till avtal inte uppfyller kriterierna skall kommissionen inom fyra månader fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 11.3; i sådana fall skall berörda medlemsstater upphäva eller anpassa avtalen i enlighet därmed.

3. Den regelbundna översynen av dessa avtal som föreskrivs i regel 11.4 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd skall genomföras minst vart femte år.

4. Medlemsstaterna får anta likvärdiga skyddsarrangemang för nationell fart och sådana hamnanläggningar som avses i artikel 3.2 och 3.3 i denna förordning, som de som avses i regel 12 (likvärdiga skyddsarrangemang) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, förutsatt att dessa skyddsarrangemang är minst lika effektiva som de som föreskrivs i kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen och de relevanta bindande bestämmelserna i ISPS-koden.

Berörda medlemsstater skall till kommissionen lämna tillräckliga upplysningar om dessa arrangemang då de antagits samt om den regelbundna översynen av dessa, senast fem år efter det att de antogs eller senast setts över.

Villkoren för tillämpning av dessa arrangemang skall omfattas av kommissionens inspektioner enligt artikel 9.4–6 i denna förordning och i enlighet med de förfaranden som anges däri.

#### Artikel 6

##### Tillhandahållande av skyddsinformation i en medlemsstat innan ett fartyg anlöper en gemenskapshamn

1. När ett fartyg, som omfattas av bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen och i ISPS-koden eller i artikel 3 i denna förordning, meddelar sin avsikt att anlöpa en hamn i en medlemsstat,

skall den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten i denna medlemsstat kräva att fartyget tillhandahåller den information som avses i regel 9.2.1 (fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragslutande stat) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen. Denna myndighet skall i den utsträckning detta är nödvändigt analysera den information som tillhandahålls, och skall vid behov tillämpa det förfarande som avses i punkt 2 i samma regel.

2. Den information som avses i punkt 1 skall tillhandahållas

- a) minst tjugofyra timmar i förväg, eller
- b) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar, eller
- c) om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan så snart som anlöpshamnen blir känd.

3. En rapport om det förfarande som tillämpats skall bevaras för varje fartyg som råkar ut för ett säkerhetstillbud i enlighet med definitionen i regel 1.1.13 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen.

#### Artikel 7

##### Undantag från tillhandahållande av skyddsinformation innan ett fartyg anlöper en hamn

1. Medlemsstaterna får undanta regelbunden trafik mellan hamnanläggningar inom deras territorium från den skyldighet som föreskrivs i artikel 6 på följande villkor:

- a) Det rederi som ansvarar för ovannämnda regelbundna trafik skall upprätta och kontinuerligt uppdatera en förteckning över berörda fartyg och överlämna denna till den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten för den berörda hamnen.
- b) För varje resa skall den information som anges i regel 9.2.1, i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd i SOLAS-konventionen, på begäran tillhandahållas den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten. Rederiet skall inrätta ett internt system, som säkerställer att nämnda uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, kan överföras när som helst på dygnet till den behöriga sjöfartsskyddsmyndigheten.

2. När internationell regelbunden trafik bedrivs mellan två eller flera medlemsstater, får vilken som helst av de berörda medlemsstaterna begära av de övriga medlemsstaterna att ett undantag beviljas för den trafiken i enlighet med de villkor som anges i punkt 1.

3. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre är uppfyllt skall medlemsstaterna omedelbart återkalla rätten till undantag för det berörda rederiet.

4. Medlemsstaterna skall upprätta en förteckning över de rederier och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt uppdatera denna förteckning. De skall överlämna dessa förteckningar till kommissionen och till samtliga berörda medlemsstater.

5. Trots vad som sägs i bestämmelserna i punkterna 1 och 2 får medlemsstaterna av säkerhetsskäl och enligt en bedömning i varje enskilt fall, begära den information som anges i regel 9.2.1 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjofartsskydd i SOLAS-konventionen innan ett fartyg anlöper hamnen.

#### Artikel 8

##### Skyddskontroller i en medlemsstats hamnar

1. Kontrollen av sjofartsskyddscertifikat, som avses i regel 9.1.1 (Kontroll av fartyg i hamn) i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjofartsskydd i SOLAS-konventionen, skall genomföras i hamn antingen av behörig sjofartsskyddsmyndighet enligt definitionen i artikel 2.7 i denna förordning, eller av de inspektörer som avses i artikel 2.5 i direktiv 95/21/EG.

2. Om den tjänsteman som genomför den kontroll av sjofartsskyddscertifikatet som avses i punkt 1 bedömer att det finns grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjofartsskydd i SOLAS-konventionen eller i ISPS-koden, men inte tillhör den myndighet som i medlemsstaten är ansvarig för genomförandet av de åtgärder som avses i regel 9.1.2–3 i kapitlet om särskilda åtgärder för förbättrat sjofartsskydd i SOLAS-konventionen, skall denne utan dröjsmål hänskjuta ärendet till den ovannämnda myndigheten.

#### Artikel 9

##### Genomförande och kontroll av efterlevnaden

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

2. Medlemsstaterna skall senast den 1 juli 2004 utse en sambandspunkt som ansvarar för sjofartsskyddsfrågor.

3. Medlemsstaterna skall, var och en för sitt vidkommande, anta ett nationellt program för genomförandet av denna förordning.

4. Sex månader efter det att de åtgärder som avses i artikel 3 skall börja tillämpas skall kommissionen, i samarbete med den sambandspunkt som avses i punkt 2, börja genomföra inspektioner, bland annat av ett lämpligt urval hamnanläggningar och rederier för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av denna förordning. Dessa inspektioner skall ta hänsyn till den information som tillhandahållits av den sambandspunkt som

avses i punkt 2, i synnerhet kontrollrapporter. Villkoren för genomförandet av dessa inspektioner skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 11.2.

5. De tjänstemän som av kommissionen bemyndigats att genomföra dessa inspektioner i enlighet med punkt 4 skall uppvisa, innan de fullgör sitt uppdrag, ett skriftligt tillstånd som utfärdats av kommissionen, där ärendet och syftet med inspektionen anges samt det datum då inspektionen skall inledas. I god tid före inspektionerna skall kommissionen informera de medlemsstater som berörs av inspektionerna.

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

6. Kommissionen skall överlämna inspektionsrapporterna till den berörda medlemsstaten, som inom tre månader efter mottagandet av dessa rapporter tillräckligt detaljerat skall anmäla vilka åtgärder som vidtagits för att avhjälpa eventuella brister. Rapporten, och förteckningen över de vidtagna åtgärderna, skall överlämnas till den kommitté som avses i artikel 11.1.

#### Artikel 10

##### Införlivande av ändringar av internationella instrument

1. De tillämpliga internationella instrument som avses i artikel 2, och som tillämpas i enlighet med artikel 3.1, skall vara de instrument som har trätt i kraft, inbegripet de senaste ändringarna av dessa, med undantag av de ändringar som undantagits från tillämpningsområdet för denna förordning på grund av resultatet av det förfarande för kontroll av överensstämmelse som fastställs i punkt 5.

2. Införlivandet av ändringar av de internationella instrument som avses i artikel 2 med avseende på fartyg i nationell fart och de hamnanläggningar som betjänar dem och som omfattas av denna förordning skall, i den mån ändringarna utgör en teknisk uppdatering av bestämmelserna i SOLAS-konventionen och i ISPS-koden, avgöras i enlighet med förfarandet i artikel 11.2. Det förfarande för kontroll av överensstämmelse som fastställs i punkt 5 är inte tillämpligt i dessa fall.

3. I enlighet med förfarandet i artikel 11.2 får bestämmelser antas i syfte att fastställa harmoniserade förfaranden för tillämpningen av de tvingande bestämmelserna i ISPS-koden utan att denna förordnings tillämpningsområde vidgas.

4. För att uppnå syftet med denna förordning och för att minska risken för en konflikt mellan gemenskapens sjofartslagstiftning och internationella instrument skall medlemsstaterna och kommissionen samarbeta genom samordningsmöten och/eller på andra lämpliga sätt för att i förekommande fall fastställa en gemensam ståndpunkt eller strategi i behöriga internationella forum.

5. Ett förfarande för kontroll av överensstämmelse inrättas härmed, i syfte att från tillämpningsområdet för denna förordning, undanta en ändring av ett internationellt instrument endast om det, på grundval av en bedömning från kommissionens sida, finns en uppenbar risk att denna ändring kommer att försämra nivån på sjösäkerheten eller vara oförenlig med gemenskapens lagstiftning.

Förfarandet för kontroll av överensstämmelse får användas enbart för att ändra denna förordning på de områden som uttryckligen omfattas av det förfarande som avses i artikel 11.2 och strikt inom ramen för kommissionens genomförandebefogenheter.

6. Om det föreligger sådana omständigheter som avses i punkt 5 skall förfarandet för kontroll av överensstämmelse inledas av kommissionen, som när det är lämpligt får agera på begäran av någon medlemsstat.

Kommissionen skall, efter antagandet av en ändring av ett internationellt instrument, inför den kommitté som inrättats genom artikel 11.1 utan dröjsmål lägga fram ett förslag till åtgärder i syfte att undanta ifrågakvarande ändring från denna förordnings tillämpningsområde.

Förfarandet för kontroll av överensstämmelse, i förekommande fall inbegripet förfarandena enligt artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG, skall slutföras senast en månad innan den period löper ut som fastställts internationellt för underförstått godkännande av ändringen i fråga eller senast en månad före den planerade tidpunkten för ändringens ikraftträdande.

7. Om en sådan risk som avses i punkt 5 första stycket föreligger skall medlemsstaterna under förfarandet för kontroll av överensstämmelse avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa denna ändring av det internationella instrumentet i fråga.

8. Alla relevanta ändringar av de internationella instrument som införlivas i gemenskapens sjöfartslagstiftning i enlighet med punkterna 5 och 6 skall i informationssyfte offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 11

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

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

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

De tidsperioder som avses i artikel 6 b respektive artikel 6 c i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

#### Artikel 12

##### Sekretess

Vid tillämpningen av denna förordning skall kommissionen, i enlighet med bestämmelserna i kommissionens beslut 2001/844/EG.EKSG.Euratom av den 29 november 2001 om ändring av de interna stadgarna<sup>(1)</sup>, vidta lämpliga åtgärder för att skydda sekretessbelagd information som den har tillgång till eller som medlemsstaterna lämnat till den.

Medlemsstaterna skall vidta likvärdiga åtgärder i enlighet med gällande nationell lagstiftning.

All personal som genomför skyddsinspektioner eller handhar sekretessbelagd information som har samband med denna förordning skall genomgå en lämplig säkerhetsprövning som skall utföras av den medlemsstat i vilken den berörda personalen är medborgare.

#### Artikel 13

##### Spridning av information

1. Utan att det påverkar allmänhetens tillgång till handlingar som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar<sup>(2)</sup> skall de inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som avses i artiklarna 4.3, 5.2, 5.4 och 9.6 vara hemliga och inte offentliggöras. De skall endast göras tillgängliga för berörda myndigheter, vilka skall lämna information om dessa endast till berörda parter som behöver få kännedom därom i enlighet med tillämpliga nationella regler för spridning av känslig information.

2. Medlemsstaterna skall i så stor utsträckning som möjligt och i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning behandla information som härrör från inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som konfidentiell när den gäller andra medlemsstater.

3. Om det inte är uppenbart att inspektionsrapporterna och svaren skall eller inte skall röjas, skall medlemsstaterna eller kommissionen samråda med den berörda medlemsstaten.

#### Artikel 14

##### Sanktioner

Medlemsstaterna skall säkerställa att det införs effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelse av denna förordning.

<sup>(1)</sup> EGT L 317, 3.12.2001, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

Artikel 15

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 1 juli 2004, med undantag för bestämmelserna i artiklarna 3.2, 3.3 och 9.4 som träder i kraft och blir tillämpliga de datum som anges i samma artikel.

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

Utfärdad i Strasbourg den 31 mars 2004.

På Europaparlamentets vägnar  
P. COX  
Ordförande

På rådets vägnar  
D. ROCHE  
Ordförande

BILAGA I

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 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 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 skydds nivå: 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

##### 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 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 fördragslutande 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 onödigt 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 fördragslutande 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.

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 fördragslutande 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 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 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 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 upprepning minimeras.

Regel 9

**Kontroll av efterlevnaden**

1 Kontroll av fartyg i hamn

- 1.1 Vid tillämpningen av detta kapitel skall alla fartyg som omfattas av kapitlet kontrolleras när 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 1/19. 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 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 skyddsåtgärder 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 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 mindre administrativa eller korrigerande åtgärder, som anges i punkt 1.3, eller
- .2 någon av de åtgärder som anges i punkt 2.5 vidtas, skall en tjänsteman som vederbörligen bemyndigats av den fördragsslutande staten skriftligen omedelbart informera 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 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 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 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 skyddsarm 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 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 lämnats 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 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.
-

BILAGA II

"INTERNATIONELLA KODEN FÖR SJÖFARTSSKYDD PÅ FARTYG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR

FÖRORD

1. Vid diplomatkonferensen om sjöfartsskydd, som hölls i London i december 2002, antogs nya bestämmelser i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad SOLAS 74) och denna kod, för att höja sjöfartsskyddet. Dessa nya krav är i form av ett internationellt ramverk, genom vilket fartyg och hamnanläggningar kan samarbeta för att upptäcka och avvärja åtgärder som hotar säkerheten inom sjötransportsektorn.
2. Som en följd av de tragiska händelserna den 11 september 2001 överenskom Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad IMO), på sitt tjuogoandra möte i november 2001, enhälligt att utveckla nya åtgärder avseende sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar. IMO beslutade också att dessa nya åtgärder skulle antas vid en konferens, kallad diplomatkonferensen om sjöfartsskydd, för de stater som anslutit sig till SOLAS 74, i december 2002. Förberedelserna för diplomatkonferensen överläts åt IMO:s sjösäkerhetskommitté (nedan kallad sjösäkerhetskommittén) på grundval av förslag som inkommit från medlemsstater, mellanstatliga och icke-statliga organisationer i samverkan med IMO.
3. Sjösäkerhetskommittén tillsatte vid sitt första extraordinarie möte, som också hölls i november 2001, en tillfällig arbetsgrupp för sjöfartsskydd, för att påskynda utvecklingen och införandet av lämpliga skyddsåtgärder. Denna arbetsgrupp höll sitt första möte i februari 2002 och resultatet från gruppens arbete rapporterades till och beaktades vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiofemte möte i mars 2002, varvid en ad hoc-arbetsgrupp tillsattes för att ytterligare utveckla de lämnade förslagen. Vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiofemte möte bedömdes den arbetsgruppens rapport, samt rekommenderades att arbetet skulle löpa vidare i ytterligare en tillfällig arbetsgrupp, vilken möttes i september 2002. Vid sjösäkerhetskommitténs sjuttiosjätte möte bedömdes resultatet från den arbetsgruppens möte i september 2002 och det ytterligare arbete som denna arbetsgrupp utförde i samband med kommitténs sjuttiosjätte möte i december 2002, omedelbart före diplomatkonferensen, samt godkändes den slutgiltiga versionen av förslaget för beaktande av diplomatkonferensen.
4. Vid diplomatkonferensen, den 9–13 december 2002, antogs också ändringar av gällande bestämmelser i SOLAS 74, för att påskynda införandet av kravet på automatiska identifieringssystem, och nya regler i kapitel XI-1 i SOLAS 74 gällande märkning med fartygs IMO-nummer och medförande av en fartygshistorik. Vid konferensen antogs även ett antal resolutioner, inbegripet sådana som gäller införande och revision av denna kod och tekniskt samarbete och samarbete med Internationella arbetsorganisationen (nedan kallad ILO) och Världstullorganisationen. Det framkom att vissa av de nya bestämmelserna om sjöfartsskydd kan behöva granskas och ändras när dessa två organisationer slutfört sitt arbete.
5. Bestämmelserna i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och i denna kod gäller för fartyg och hamnanläggningar. Utvidgningen av SOLAS 74 så att den även omfattar hamnanläggningar överenskomms på grundval av att SOLAS 74 erbjuder det snabbaste sättet att säkerställa att nödvändiga skyddsåtgärder snabbt träder i kraft och ger önskat resultat. Det överenskomms emellertid vidare att bestämmelserna som hänför sig till hamnanläggningar endast bör gälla samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface). Den mer omfattande frågan om sjöfartsskyddet inom hamnområdena kommer att bli föremål för ytterligare gemensamt arbete mellan IMO och ILO. Det beslutades vidare att bestämmelserna inte bör gälla faktiska åtgärder vid angrepp eller nödvändigt uppröjningsarbete efter sådana angrepp.
6. Vid utarbetandet av förslaget till bestämmelser har man varit noga med att säkerställa överensstämmelse med 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) med ändringar, Internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden) och det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
7. Bestämmelserna representerar en betydande förändring av den internationella sjöfartsindustrins närmande till frågor om sjöfartsskyddet inom sjötransportsektorn. Det bekräftas att dessa bestämmelser kan medföra en avsevärd extra börda på vissa fördragslutande stater. Vikten av tekniskt samarbete för att bistå fördragslutande stater vid införandet av bestämmelserna bekräftas till fullo.



8. Införandet av bestämmelserna kommer att kräva ett kontinuerligt och effektivt samarbete och förståelse mellan alla som berörs av eller använder fartyg och hamnanläggningar, inbegripet fartygens besättning, hamnpersonal, passagerare, lastägare, fartygs- och hamnledning samt hos nationella och lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd. Befintlig praxis och befintliga förfaranden kommer att behöva granskas och ändras, om de inte ger en tillräckligt hög skyddsnivå. Ytterligare ansvar kommer att behöva tas av sjöfarten och hamnarna samt av nationella och lokala myndigheter för att främja ett utökat sjöfartsskydd.
9. Riktlinjerna i del B i denna kod bör beaktas vid införandet av de skyddsbestämmelser som anges i kapitel XI-2 i SOLAS 74 och del A i denna kod. Det bekräftas emellertid att omfattningen av de här riktlinjernas tillämpning kan variera, beroende på typ av hamnanläggning och fartyg, dess handel och/eller last.
10. Ingenting i denna kod skall tolkas eller tillämpas på ett sätt som strider mot grundläggande rättigheter och friheter enligt internationella instrument, särskilt de rörande sjöfolk och flyktingar, inbegripet ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter på arbetet, samt internationella normer rörande sjöfolk och hamnarbetare.
11. Erkännande av 1965 års konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen), med ändringar, innebär att myndigheterna skall tillåta att utländska besättningsmedlemmar går i land när det fartyg, med vilket de anländer, befinner sig i hamnen, förutsatt att formaliteterna vid fartygets ankomst uppfylls och att myndigheterna inte har något skäl att vägra tillstånd att gå i land med hänsyn till allmän hälsa, allmän säkerhet eller allmän ordning. De fördragslutande staterna bör vid godkännande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar på lämpligt sätt beakta det faktum att fartygets personal bor och arbetar på fartyget och behöver kunna gå i land och få tillgång till landbaserade sociala inrättningar för sjöfolk, inbegripet läkavård.

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 sjöfartsnäringen och hamnarna vad gäller att upptäcka hot mot säkerheten och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud som påverkar fartyg eller hamnanläggningar som används i internationell handel,
2. fastställa respektive roll och ansvar för fördragsslutande stater, statliga organ, lokala myndigheter, sjöfartsindustrin och hamnindustrin på nationell och internationell nivå, för att säkerställa sjöfartsskyddet,
3. säkerställa ett tidigt och effektivt insamlande och utbyte av skyddsrelaterad information,
4. tillhandahålla metoder för 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.

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 otillåtna vapen, antändningsanordningar och sprängämnen till fartyg och hamnanläggningar,
5. tillhandahållande av larmsystem inför hot mot säkerheten eller vid säkerhetstillbud,
6. krav på att fartyg och hamnanläggningar har skyddsplaner grundade på skyddsutredningar, och
7. krav på utbildning och övningar som garanterar förtrogenhet med skyddsplaner och skyddsförfaranden.

2 DEFINITIONER

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

1. *konvention*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74), med ändringar.
2. *regel*: en regel i konventionen.
3. *kapitel*: ett kapitel i konventionen.
4. *fartygs skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa tillämpningen av åtgärder ombord på fartyget, utformad för att skydda personer ombord, last, lasttransportenheter, fartygets förråd eller fartyget självt från riskerna vid ett säkerhetstillbud.

- .5 *en hamnanläggnings skyddsplan*: en plan utarbetad för att säkerställa tillämpningen av åtgärder utformade för att skydda hamnanläggningen och fartyg, personer, last, lasttransportenheter och fartygets förråd inom hamnanläggningen från riskerna vid ett säkerhetstillbud.
  - .6 *fartygets skyddschef*: den person ombord på fartyget som är ansvarig inför befälhavaren och utsedd av rederiet som ansvarig för fartygets sjofartsskydd, 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 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 skyddsnivå, 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 enligt internationell lag.
- 4 FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNAS ANSVAR
- 4.1 Med förbehåll för bestämmelserna i regel XI-2/3 och XI-2/7 skall de fördragsslutande staterna fastställa skydds-nivåer 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 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 miljö.
- 5.2 Ett fartyg kan begära att en sjöfartsskyddsdeklaration utfärdas när
- .1 fartyget tillämpar en högre skyddsnivå än den hamnanläggning eller det andra fartyg det samverkar med,
  - .2 det finns en överenskommelse om en sjöfartsskyddsdeklaration mellan fördragsslutande stater, som täcker vissa internationella resor eller specifika fartyg på sådana resor,
  - .3 det har förekommit ett hot mot säkerheten eller ett säkerhetstillbud som berört fartyget eller hamnanläggningen,
  - .4 fartyget befinner sig i en hamn som inte behöver ha eller införa en godkänd skyddsplan för hamnanläggningar, eller
  - .5 fartyget bedriver fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som inte behöver ha eller införa en godkänd skyddsplan.

- 5.3 Begäran om utfärdande av en sjöfartsskyddsdeklaration, enligt detta avsnitt, skall bekräftas av den berörda hamnanläggningen eller fartyget.
- 5.4 Sjöfartsskyddsdeklarationen skall utfärdas av
- .1 befälhavaren eller fartygets 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 skyddskrav som kan delas mellan en hamnanläggning och ett fartyg (eller mellan fartyg) och fastslå parternas ansvar.
- 5.6 Den fördragsslutande staten skall, med beaktande av bestämmelserna i regel XI-2/9.2.3, specificera den minimiperiod under vilken sjöfartsskyddsdeklarationer skall bevaras av hamnanläggningarna inom det egna territoriet.
- 5.7 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.
  - .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 tillämpar en högre skyddsnivå än den som gäller för den hamn fartyget har för avsikt att anlöpa eller i vilken det redan befinner sig, skall fartyget snarast möjligt informera den behöriga myndigheten i den fördragsslutande stat inom vars territorium den hamnanläggningen ligger och den hamnanläggningens skyddschef om 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:
- .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, 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 godkänns, 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 fördragslutande staterna får ge på skydds nivå 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-runt-kontakt.
  - .15 Förfaranden för att säkerställa inspektion, provning, kalibrering och underhåll av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.
  - .16 Tidsintervall för provning eller kalibrering av den sjöfartsskyddsutrustning som finns ombord.
  - .17 Identifiering av platser där fartygets skyddslarmsystem kan aktiveras (\*).
  - .18 Förfaranden, instruktioner och riktlinjer för användning av fartygets skyddslarmsystem, inbegripet provning, aktivering, avaktivering och återställning och för att begränsa falsklarm.
- 9.4.1 Personal som utför interna kontroller av verksamhet som rör sjöfartsskydd som specificeras i planen eller utvärderar införandet av planen, skall vara oberoende i förhållande till den verksamhet som skall kontrolleras, om inte detta är opraktiskt på grund av rederiets eller fartygets storlek och typ.

(\*) Myndigheten kan medge att, i syfte att inte på något sätt äventyra målet att omborg tillhandahålla fartygets skyddslarmsystem, denna information förvaras på annan plats ombord i et dokument som skall vara känt av befälhavaren, fartygets skyddschef och annan personal ombord av högre rang i enlighet med vad rederiet beslutar.

- 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 godkänns 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 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 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 skyddschefer, 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 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 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 korrigeringar 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 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 skyddsnivå som fastställs av den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger. Skyddsåtgärder och skyddsåtgärdsförfaranden skall tillämpas i hamnanläggningen på ett sådant sätt att de innebär minimala störningar eller förseningar för passagerare, fartyg, besättning, besökare, gods och tjänster.
  - 14.2 På skyddsnivå 1 skall följande åtgärder vidtas genom lämpliga insatser i alla hamnanläggningar, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod, för att identifiera och vidta förebyggande åtgärder mot säkerhetstillbud:
    - .1 Säkerställande av att hamnanläggningens alla sjöfartsskyddsuppgifter utförs.
    - .2 Kontroll av tillträdet till hamnanläggningen.
    - .3 Övervakning av hamnanläggningen, inbegripet ankarplatser och områden för förtöjning.
    - .4 Övervakning av områden med begränsat tillträde för att säkerställa att endast behöriga personer får tillträde dit.
    - .5 Övervakning av lasthanteringen.
    - .6 Övervakning av hanteringen av fartygets förråd.
    - .7 Säkerställande av att kommunikation i sjöfartsskyddsfrågor finns snabbt till hands.
  - 14.3 På skyddsnivå 2 skall de ytterligare skyddsåtgärder som specificeras i hamnanläggningens skyddsplan införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 14.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
  - 14.4 På skyddsnivå 3 skall ytterligare specifika skyddsåtgärder, som specificeras i hamnanläggningens skyddsplan, införas för varje typ av verksamhet som anges i avsnitt 14.2, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
    - 14.4.1 På skyddsnivå 3 skall hamnanläggningen dessutom bemöta och genomföra skyddsinstruktioner från den fördragsslutande stat inom vars territorium hamnanläggningen ligger.

- 14.5 När en sjöfartsskyddsansvarig för en hamnanläggning får kännedom om att ett fartyg har problem med att uppfylla kraven i kapitel XI-2 eller denna del eller med att införa lämpliga åtgärder och förfaranden enligt fartygets skyddsplan, och i det fall skyddsnivå 3 införs 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 SKYDSDSUTREDNING 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 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.
- 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 arbetsspråk. 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 säkerhetsöverträdelse, inbegripet åtgärder för upprätthållandet av betydelsefulla verksamheter i hamnanläggningen eller vid samverkan mellan fartyg och hamn.
  - .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 säkerhetsöverträdelse.
  - .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 besökarens 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 beredskapsplaner 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 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.
  - .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 HAMNANLÄGGNINGENS SJÖFARTSSKYDD
- 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 Hamnanläggningspersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter skall förstå sina uppgifter och sitt ansvar för sjöfartsskyddet i hamnanläggningen enligt hamnanläggningens skyddsplan, och skall ha tillräckliga kunskaper och tillräcklig skicklighet för att kunna utföra sina uppgifter med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.

- 18.3 För att säkerställa ett effektivt införande av hamnanläggningens skyddsplan skall övningar hållas med lämpliga mellanrum, varvid hänsyn skall tas till de olika verksamhetstyper som bedrivs i hamnanläggningen, personaländringar i hamnanläggningen, de typer av fartyg som hamnanläggningen betjänar och andra relevanta omständigheter, med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 18.4 Hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige skall säkerställa en effektiv samordning och ett effektivt införande av hamnanläggningens skyddsplan genom att delta i övningar med lämpliga mellanrum med beaktande av riktlinjerna i del B i denna kod.
- 19 KONTROLL OCH CERTIFIERING AV FARTYG
- 19.1 **Kontroller**
- 19.1.1 Alla fartyg som omfattas av denna del av koden skall vara föremål för nedanstående kontroller:
- 1 En första kontroll innan fartyget tas i drift eller innan det certifikat som föreskrivs i avsnitt 19.2 utfärdas för första gången, som skall omfatta en fullständig kontroll av fartygets sjöfartsskyddssystem och tillhörande sjöfartsskyddsutrustning som omfattas av tillämpliga bestämmelser i kapitel XI-2, denna del av koden och av fartygets godkända skyddsplan. Kontrollen skall säkerställa att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord helt uppfyller de tillämpliga kraven i kapitel XI-2 och denna del av koden och är i tillfredsställande skick och lämpade för den verksamhet för vilken fartyget är avsett.
  - 2 En förnyad kontroll i intervaller som anges av 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 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 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 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 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 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
  - .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 arbetsspråk 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 kontrollerats i enlighet med avsnitt 19.1 i del A i ISPS-koden,
- 2 kontrollen visade att sjöfartsskyddssystemet och all tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ombord på fartyget i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget uppfyller tillämpliga krav i kapitel XI-2 i konventionen och del A i ISPS-koden och att
- 3 fartyget har en godkänd skyddsplan.

Datum för första kontroll/förnyad kontroll på vilken certifikatet grundas

Detta certifikat är giltigt till

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

Utfärdat i .....

(Ort för certifikatets utfärdande)

Datum .....

.....  
(namnteckning på den vederbörligen bemyndigade tjänsteman som utfärdar certifikatet)

.....  
(Den utfärdande myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR MELLANLIGGANDE KONTROLL**

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

Mellanliggande kontroll 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)

**Ytterligare kontroll i enlighet med avsnitt A/19.3.7.2 i ISPS-koden**

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

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID OM DENNA ÄR KORTARE ÄN 5 ÅR NÄR AVSNITT A/19.3.3 I ISPS-KODEN ÄR TILLÄMPLIGT**

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

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

(Myndighetens stämpel)

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

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

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

(Myndighetens stämpel)

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

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

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

(Myndighetens stämpel)

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

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

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

(Myndighetens stämpel)

(\*) Stryk det som ej är tillämpligt.

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

**Tillägg 2**

Formulär för interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat

**INTERIMISTISKT INTERNATIONELLT SJÖFARTSSKYDDSCERTIFIKAT**

(Officiell stämpel)

(Stat)

Certifikatnummer .....

Utfärdat enligt bestämmelserna i

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

Enligt bemyndigande av regeringen i .....  
(statens namn)

av .....  
(bemyndigad person eller organisation)

Fartygets namn: .....

Särskiljande siffror eller bokstäver: .....

Hemort: .....

Typ av fartyg: .....

Bruttodräktighet: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets namn och adress: .....

Är detta ett efterföljande interimistiskt certifikat? Ja/Nej (\*)

Om Ja, när utfärdades det första interimistiska certifikatet?

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

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

Detta certifikat är giltigt till den .....

Utfärdat i .....  
(Ort för certifikatets utfärdande)

Datum .....

.....  
(namnteckning på den vederbörligen bemyndigade tjänsteman som utfärdar certifikatet)

.....  
(Den utfärdande myndighetens stämpel)

(\*) Stryk det som ej är tillämpligt.\*

## BILAGA III

## "DEL B

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

## 1. INLEDNING

**Allmänt**

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

**De fördragsslutande staternas ansvar**

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

- 1.7 En fördragsslutande stat kan utnämna eller inrätta en utsedd myndighet som underställs regeringen för att genomföra statens skyddsskyldigheter avseende hamnanläggningar enligt kapitel XI-2 och del A i denna kod och ge erkända sjöfartsskyddsorganisationer uppdraget att utföra visst arbete vad gäller hamnanläggningarna, dock skall det slutgiltiga godkännandet av detta arbete ges av den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten. Myndigheterna kan också delegera åtagandet avseende vissa skyddsskyldigheter rörande fartyg till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. Följande skyldigheter eller verksamheter kan inte delegeras till erkända sjöfartsskyddsorganisationer:
- Fastställande av tillämplig skyddsnivå.
  - Fastställande av vilka av de hamnanläggningar som ligger inom en fördragsslutande stats territorium, som skall utse en sjöfartsskyddsansvarig och utarbeta en skyddsplan för hamnanläggningen.
  - Godkännande av skyddsutredningen av hamnanläggningen och alla efterföljande ändringar till en tidigare godkänd bedömning.
  - Godkännande av en skyddsplan för en hamnanläggning och alla efterföljande ändringar i en tidigare godkänd plan.
  - Utförande av kontrollen av efterlevnaden.
  - Fastställande av kraven på en sjöfartsskyddsdeklaration.

#### Fastställande av skyddsnivå

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

#### Rederiet och fartyget

- 1.9 Rederier som driver fartyg som omfattas av kapitel XI-2 och del A i denna kod skall utse en skyddschef för rederiet och en för vart och ett av sina fartyg. Dessa tjänstemäns arbetsuppgifter, ansvar och utbildning samt kraven på övningar definieras i del A i denna kod.
- 1.10 Rederiets skyddschef ansvarar bland annat för att fartygens skyddsutredning utförs på rätt sätt, att en skyddsplan utarbetas för fartygen och att dessa skickas in för godkännande av myndigheten eller för myndighetens räkning och därefter förvaras ombord på varje fartyg som omfattas av del A i denna kod och för vilka rederiet utsett den personen som skyddschef.
- 1.11 Fartygets skyddsplan bör innehålla information om de driftsmässiga och fysiska skyddsåtgärder som bör vidtas ombord i syfte att säkerställa att fartyget alltid tillämpar skyddsnivå 1. Planen bör också innehålla information om de extra eller intensifierade skyddsåtgärder som kan vidtas ombord för att byta till skyddsnivå 2 efter instruktion om att göra så. Planen bör dessutom innehålla information om tänkbara, förberedande åtgärder som skall vidtas ombord såsom omedelbar åtgärd vid instruktion till fartyget från de ledningsansvariga för åtgärder på skyddsnivå 3 efter ett säkerhetstillbud eller hot därom.
- 1.12 Fartyg som omfattas av kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall ha och drivas i enlighet med en skyddsplan, godkänd av eller för myndighetens räkning. Rederiets och fartygets skyddschefer bör kontinuerligt övervaka planens tillämplighet och effektivitet, vilket också innebär genomförande av interna kontroller. Ändringar i någon del av en godkänd plan, som enligt myndigheten kräver ytterligare godkännande, skall skickas in för granskning och godkännande innan de införs i den godkända planen ombord på fartyget.



- 1.13 Fartyget skall medföra ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat som anger att fartyget uppfyller kraven i kapitel XI-2 i del A i denna kod. Del A i denna kod innehåller bestämmelser rörande kontroll och certifiering av att fartyget uppfyller kraven vid den första kontrollen, samt vid förnyade och mellanliggande kontroller.
- 1.14 När ett fartyg ligger i en hamn eller anlöper en hamn i en fördragsslutande stat, äger denna stat rätt att enligt bestämmelserna i regel XI-2/9 kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna när det gäller det fartyget. Fartyget kan utsättas för inspektioner utförda av hamnstaten, även om sådana inspektioner normalt inte omfattar bedömning av fartygets skyddsplan, utom under särskilda omständigheter. Fartyget kan också komma att utsättas för ytterligare kontrollåtgärder om den fördragsslutande stat som kontrollerar efterlevnaden av bestämmelserna har skäl att tro att fartygets sjöfartsskydd eller skyddet i den hamnanläggning som fartyget anlöpt har äventyrats.
- 1.15 Fartyget skall också medföra information ombord, som på begäran skall kunna uppvisas för den fördragsslutande staten, om vem som ansvar för beslut rörande anställning av fartygets personal och för olika typer av beslut rörande fartygets drift.

#### Hamnanläggningen

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

Bedömningen skall omfatta

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

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

- 1.18 Hamnanläggningar som skall uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall utse en skyddschef. Dennes arbetsuppgifter, ansvar och utbildning samt kraven på övningar definieras i del A i denna kod.
- 1.19 Hamnanläggningens skyddsplan bör innehålla information om de driftsmässiga och fysiska skyddsåtgärder som bör vidtas i hamnanläggningen för att säkerställa att den alltid arbetar på skyddsnivå 1. Planen bör också innehålla information om ytterligare eller intensifierade skyddsåtgärder som hamnanläggningen kan vidta för att gå över till och arbeta på skyddsnivå 2 när den uppmanas göra det. Planen bör dessutom innehålla information om möjliga förberedelseåtgärder som hamnanläggningen kan vidta för att möjliggöra omedelbar åtgärd efter instruktion från de ledningsansvariga för åtgärder på skyddsnivå 3 efter ett säkerhetstillbud eller hot där om.

- 1.20 Hamnanläggningar som skall uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod skall ha och drivas i enlighet med en skyddsplan för hamnanläggningar, godkänd av den fördragsslutande staten eller denna stats utsedda myndighet. Hamnanläggningens skyddschef bör införa sina bestämmelser och övervaka att planen alltid är effektiv och relevant, samt genomföra interna kontroller av tillämpningen av planen. Ändringar i delar av en godkänd plan, som enligt den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten kräver ett godkännande, skall lämnas in för granskning och godkännande innan de införs i den godkända planen och innan de genomförs i hamnanläggningen. Den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten kan pröva planens effektivitet. Hamnanläggningens skyddsplan eller den bedömning på vilken planen har grundats bör ses över regelbundet. Dessa aktiviteter kan leda till ändringar i den godkända planen. Alla ändringar i specificerade delar av en godkänd plan skall tillställas den fördragsslutande staten eller den utsedda myndigheten för godkännande.
- 1.21 Fartyg som utnyttjar hamnanläggningar kan utsättas för hamnstatens kontrollinspektioner och de ytterligare kontrollåtgärder som beskrivs i regel XI-2/9. Berörda myndigheter kan begära information om fartyget, dess last, passagerare och besättning innan fartyget tillåts anlöpa hamnen. Det kan finnas situationer då anlop av hamnen kan nekas.

#### Information och kommunikation

- 1.22 I kapitel XI-2 och del A i denna kod krävs att den fördragsslutande staten förser IMO med viss information samt att information skall hållas tillgänglig för att möjliggöra effektiv kommunikation mellan de fördragsslutande staterna och mellan rederiets/fartygets skyddschefer och hamnanläggningens skyddschef.

#### 2. DEFINITIONER

- 2.1 Här tillhandahålls inga riktlinjer avseende de definitioner som anges i kapitel XI-2 eller del A i denna kod.

- 2.2 I denna del av koden avses med

.1 *avsnitt*: ett avsnitt i del A i koden som anges som 'avsnitt A/<följt av avsnittets nummer>',

.2 *punkt*: en punkt i denna del av koden som anges som 'punkt <följt av punktens nummer>', och

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

#### 3. TILLÄMPNING

##### Allmänt

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

4. DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNAS ANSVAR

**Sekretess för bedömningar och planer**

- 4.1 Den fördragsslutande staten bör se till att lämpliga åtgärder vidtas för att undvika obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhets känsligt materiel rörande fartygens skyddsutredningar och skyddsplaner, skyddsutredningarna avseende hamnanläggningarna och hamnanläggningarnas skyddsplaner samt enskilda bedömningar och planer.

**Utседda myndigheter**

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

**Erkända sjöfartsskyddsorganisationer**

- 4.3 En fördragsslutande stat får ge en erkänd sjöfartsskyddsorganisation befogenhet att utföra viss skyddsrelaterad verksamhet, inbegripet
- .1 godkännande och ändringar av fartygens skyddsplaner för myndighetens räkning,
  - .2 kontroll och certifiering av att fartygen uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, för myndighetens räkning, och
  - .3 de skyddsutredningar den fördragsslutande staten anser vara nödvändiga för en hamnanläggning.
- 4.4 De erkända sjöfartsskyddsorganisationerna får också tillhandahålla råd och hjälp till rederier och hamnanläggningar i skyddsfrågor, inbegripet frågor rörande fartygens skyddsutredningar och skyddsplaner, samt skyddsutredningarna av hamnanläggningarna och hamnanläggningarnas skyddsplaner. Detta kan omfatta utarbetande av fartygens skyddsplaner eller skyddsutredningarna av hamnanläggningarna eller hamnanläggningarnas skyddsplaner. Om en erkänd sjöfartsskyddsorganisation utför en sådan skyddsutredning eller skyddsplan skall den sjöfartsskyddsorganisationen inte bemyndigas att godkänna det fartygets skyddsplan.
- 4.5 Vid bemyndigande av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör den fördragsslutande staten beakta kompetensen i den aktuella sjöfartsskyddsorganisationen. En erkänd sjöfartsskyddsorganisation bör kunna uppvisa
- .1 expertkunskaper inom tillämpliga sjöfartsskyddsområden,
  - .2 lämpligt kunnande om drift av fartyg och hamnar, inbegripet kunskap om fartygskonstruktion och fartygsdesign om tjänster till fartyg tillhandahålls, samt hamnkonstruktion och hamndesign om tjänster till hamnanläggningar tillhandahålls,
  - .3 förmåga att bedöma de sannolika skyddsrisiker som skulle kunna uppstå vid drift av fartyg och hamnanläggningar, inbegripet vid samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) och hur sådana risker minimeras,
  - .4 förmåga att upprätthålla och förbättra personalens expertkunskaper,
  - .5 förmåga att övervaka sin personals kontinuerliga trovärdighet,
  - .6 förmåga att upprätthålla lämpliga åtgärder för att förhindra obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhets känsligt materiel,
  - .7 kunskaper om kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod och tillämplig nationell och internationell lagstiftning och skyddskrav,
  - .8 kunskaper om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
  - .9 kunskaper om igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,
  - .10 förmåga att på icke-diskriminerande basis känna igen egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten,

.11 kunskaper om teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder, och

.12 kunskaper om utrustning och system som används för skydd och övervakning samt om begränsningarna hos sådan utrustning och sådana system.

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

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

#### Fastställande av skyddsnivå

- 4.8 Den fördragsslutande staten bör vid fastställande av skyddsnivå ta hänsyn till allmän och specifik information om hot. Den fördragsslutande staten bör fastställa den skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar till en av följande tre nivåer:
- Skyddsnivå 1: normal, den skyddsnivå på vilken fartyg och hamnanläggningar normalt arbetar.
  - Skyddsnivå 2: förhöjt skydd, den skyddsnivå som skall gälla så länge det föreligger en förhöjd risk för säkerhetstillbud.
  - Skyddsnivå 3: exceptionell, den skyddsnivå som skall gälla under den tid då det föreligger en sannolik eller överhängande risk för säkerhetstillbud.
- 4.9 Tillämpning av skyddsnivå 3 bör vara en exceptionell åtgärd, som endast skall vidtas när det föreligger trovärdig information om att ett säkerhetstillbud är sannolikt eller överhängande. Skyddsnivå 3 bör endast gälla under den tid det identifierade säkerhetshotet eller det aktuella säkerhetstillbudet föreligger. Skyddsnivån kan ändras från nivå 1 till nivå 2 och vidare till nivå 3, men det är också möjligt att ändra nivå direkt från nivå 1 till nivå 3.
- 4.10 Befälhavaren har alltid det slutgiltiga ansvaret för fartygets skydd. Befälhavaren kan vid skyddsnivå 3 även begära förtydligande eller ändringar av instruktioner utfärdade av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbudet eller hotet därom, om det föreligger sannolik risk för att någon instruktion, om den följs, skulle kunna vara negativ för fartygets skydd.
- 4.11 Rederiets eller fartygets skyddschef bör vid första möjliga tillfälle samarbeta med hamnanläggningens skyddschef i den hamnanläggning fartyget avser att anlöpa, för att fastställa vilken skyddsnivå som skall gälla för det fartyget i den hamnanläggningen. Efter att ha upprättat kontakt med ett fartyg bör hamnanläggningens skyddschef informera fartyget om alla senare ändringar av hamnanläggningens skyddsnivå och förse fartyget med relevant sjöfartsskyddsinformation.
- 4.12 Det kan finnas omständigheter under vilka ett enskilt fartyg kan hålla en högre skyddsnivå än den hamnanläggning fartyget anlöper, men det kan däremot inte finnas några omständigheter under vilka ett fartyg kan hålla en lägre skyddsnivå än den hamnanläggning det anlöper. Om ett fartyg har en högre skyddsnivå än den hamnanläggning det avser att anlöpa bör rederiets eller fartygets skyddschef omedelbart informera hamnanläggningens skyddschef därom. Hamnanläggningens skyddschef bör utföra en bedömning av den särskilda situationen i samråd med rederiets eller fartygets skyddschef och överenskomma om lämpliga skyddsåtgärder med fartyget, vilket kan omfatta utfärdande och undertecknande av en sjöfartsskyddsdeklaration.
- 4.13 De fördragsslutande staterna bör överväga hur information om skyddsnivåändringar kan spridas på snabbaste sätt. Myndigheterna kan använda Navtex-meddelanden eller underrättelser för sjöfarande (Notices to Mariners) som metod för att informera rederierna och fartygens skyddschefer om sådana skyddsnivåändringar. De kan också välja andra informationskanaler, som ger motsvarande eller snabbare spridning och täckning. De fördragsslutande staterna bör upprätta ett informationssystem riktat till hamnanläggningarnas skyddschefer när det gäller skyddsnivåändringar. De fördragsslutande staterna bör utarbeta och upprätthålla en förteckning med kontaktuppgifter för de personer som behöver informeras vid skyddsnivåändringar. Även om skyddsnivån inte behöver betraktas som särskilt känslig, kan underliggande hotbild vara mycket känslig. De fördragsslutande staterna bör noggrant beakta typ och detaljer i den överlämnade informationen och den metod med vilken informationen sprids till fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas skyddschefer.

**Kontaktpunkter och information om hamnanläggningarnas skyddsplaner**

- 4.14 IMO skall informeras om vilka hamnanläggningar som har en skyddsplan och denna information skall också hållas tillgänglig för rederiernas och fartygens skyddschefer. Endast information om att skyddsplanen existerar måste offentliggöras. De fördragsslutande staterna bör beakta möjligheten att upprätta antingen centrala eller regionala kontaktpunkter eller andra sätt att tillhandahålla aktuell information om var skyddsplanerna gäller, tillsammans med information om hur hamnanläggningens skyddschef kontaktas. Förekomsten av sådana kontaktpunkter bör offentliggöras. Staterna kan också tillhandahålla information om erkända sjöfartsskyddsorganisationer utsedda att agera för den fördragsslutande statens räkning, tillsammans med information om det specifika ansvar och de befogenheter som delegerats till en sådan sjöfartsskyddsorganisation.
- 4.15 I fall där en hamn inte har någon skyddsplan (och därför inte någon sjöfartsskyddsansvarig) bör den centrala eller regionala kontaktpunkten kunna identifiera en lämpligt kvalificerad person i land, som vid behov kan ordna med införande av lämpliga skyddsåtgärder under den tid fartyget vistas i hamnen.
- 4.16 De fördragsslutande staterna bör också tillhandahålla kontaktpuppgifter om de tjänstemän till vilka fartygens, rederiernas och hamnanläggningarnas skyddschefer kan rapportera om skyddsrelaterade frågor. Dessa tjänstemän bör bedöma rapporterna innan åtgärder vidtas. Sådan rapporterad sjöfartsskyddsinformation kan beröra de skyddsåtgärder som faller under en annan fördragsslutande stats jurisdiktion. I så fall bör den fördragsslutande staten överväga huruvida deras motpart i den andra fördragsslutande staten skall kontaktas för diskussion om huruvida åtgärder skall vidtas. Kontaktpuppgifterna för tjänstemännen bör därför överlämnas till IMO.
- 4.17 De fördragsslutande staterna bör på begäran också göra den information som anges i punkterna 4.14 till 4.16 tillgänglig för andra fördragsslutande stater.

**Identitetshandlingar**

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

**Fasta och flytande plattformar och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss**

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

**Fartyg som inte är skyldiga att uppfylla kraven i del A i denna kod**

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

**Hot mot fartyg och andra incidenter till sjöss**

- 4.21 De fördragsslutande staterna bör tillhandahålla allmänna riktlinjer rörande de åtgärder som anses lämpliga för att minska skyddsrisken för fartyg under den egna flaggen när dessa fartyg är till sjöss. Dessa riktlinjer skall innehålla specifika råd om de åtgärder som skall vidtas i enlighet med skyddsnivåerna i till 3, om

- .1 skyddsnivån för ett fartyg ändras när fartyget är till sjöss, t.ex. på grund av det geografiska område fartyget trafikerar eller på grund av fartyget självt, och
- .2 det inträffat ett säkerhetstillbud eller hot därom som berör fartyget när detta är till sjöss.

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

- 4.22 De fördragsslutande staterna bör också upprätta en kontaktpunkt för råd om sjöfartsskyddet för fartyg som
- .1 för den statens flagg eller
  - .2 trafikerar den statens territorialhav eller som informerat om sin avsikt att gå in på den statens territorialhav.
- 4.23 De fördragsslutande staterna bör erbjuda råd till fartyg som trafikerar den statens territorialhav eller som har informerat om sin avsikt att gå in på den statens territorialhav. Dessa råd skall omfatta
- .1 ändring eller senareläggning av fartygets passage,
  - .2 navigering på en viss kurs eller att fortsätta till en specifik position,
  - .3 information om tillgänglig personal eller utrustning som kan placeras ombord på fartyget, och
  - .4 samordning av passagen, ankomst till hamn eller avgång från hamn för att möjliggöra eskort av patrullbåt eller luftfartyg (flygplan eller helikopter).
- De fördragsslutande staterna bör påminna fartyg som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om avsikt att gå in på den statens territorialhav om alla, tillfälliga områden med begränsat tillträde som offentliggjorts.
- 4.24 De fördragsslutande staterna bör rekommendera fartyg som trafikerar statens territorialhav eller har informerat om avsikt att gå in på den statens territorialhav att snabbt införa alla skyddsåtgärder som den fördragsslutande staten påbjudit, till skydd för det fartyget och andra fartyg i närheten.
- 4.25 De planer som utarbetats av den fördragsslutande staten i de syften som anges i punkt 4.22 bör innehålla information om lämplig kontaktpunkt, tillgänglig 24 timmar om dygnet, hos den fördragsslutande staten eller dess myndighet. Dessa planer bör också innehålla information om de omständigheter under vilka myndigheten anser att assistans bör begäras från närliggande kuststater, samt ett förfarande för samverkan mellan hamnanläggningens och fartygets skyddschefer.

#### Alternativa skyddsavtal

- 4.26 Den fördragsslutande staten kan vid bedömning av hur kapitel XI-2 och del A i denna kod skall införas, ingå ett eller flera avtal med en eller flera fördragsslutande stater. Tillämpningen av ett sådant avtal är begränsad till korta internationella resor på fasta rutten mellan hamnanläggningar inom avtalsparternas territorium. Den fördragsslutande staten bör, vid ingående av ett avtal och därefter, samråda med andra fördragsslutande stater och myndigheter som berörs av avtalet. Fartyg som för flagg från en stat som inte är part i avtalet bör endast tillåtas trafikera de fasta rutten som omfattas av avtalet, om fartygets myndighet går med på att fartyget bör uppfylla bestämmelserna i avtalet och kräver att fartyget skall göra det. Ett sådant avtal får aldrig äventyra skyddsnivån för andra fartyg och hamnanläggningar som inte omfattas av avtalet. Fartyg som omfattas av ett sådant avtal får inte utöva fartyg-till-fartyg verksamhet med fartyg som inte omfattas av avtalet. Alla driftsmässiga åtgärder som vidtas av fartyg som omfattas av avtalet bör täckas av avtalet. Tillämpningen av ett sådant avtal skall övervakas kontinuerligt och avtalet skall ändras när så krävs och under alla förhållanden ses över vart femte år.

#### Likvärdiga arrangemang för hamnanläggningar

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

#### Bemanning

- 4.28 Vid fastställande av minsta säkra bemanning för ett fartyg bör myndigheten ta hänsyn till att de bestämmelser om minimibemanning som anges i regel V/14 endast gäller navigeringssäkerheten ombord. Myndigheten bör också ta hänsyn till all ytterligare arbetsbelastning som kan uppstå som en följd av införandet av fartygets skyddsplan och se till att fartyget är tillräckligt och effektivt bemannat. Myndigheten bör därvid kontrollera att föreskriven vilotid och andra utmattningsförebyggande åtgärder som föreskrivs i nationell lagstiftning tillämpas, vad avser alla uppgifter ombord som har tilldelats den personal som arbetar ombord.

**Kontroll av efterlevnaden****Allmänt**

- 4.29 I regel XI-2/9 beskrivs den kontroll av efterlevnaden som gäller för fartyg enligt kapitel XI-2. Regeln är indelad i tre separata avsnitt: kontroll av fartyg i hamn, fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragslutande stat och övriga bestämmelser som skall tillämpas på båda ovannämnda situationer.
- 4.30 Genom regel XI-2/9.1, kontroll av fartyg i hamn, införs ett system för kontroll av fartyg när dessa ligger i hamn i ett främmande land, där vederbörligen bemyndigade tjänstemän från den fördragslutande staten (vederbörligen bemyndigade tjänstemän) får gå ombord på fartyget för att bekräfta att nödvändiga certifikat är i god ordning. Om det då med grundad anledning kan antas att fartyget inte uppfyller bestämmelserna, kan kontrollåtgärder i form av ytterligare inspektioner eller kvarhållande vidtas. Aktuella kontrollsystem fungerar på detta sätt. Regel XI-2/9.1 bygger på sådana system och medger ytterligare åtgärder (inbegripet avvisning av ett fartyg från en hamn såsom en kontrollåtgärd) när vederbörligen bemyndigade tjänstemän med grundad anledning kan anta att ett fartyg inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod. I regel XI-2/9.3 beskrivs de bestämmelser som gäller för ett rättvist och rimligt införande av sådana ytterligare åtgärder.
- 4.31 Regeln XI-2/9.2 innehåller kontrollåtgärder som skall säkerställa att fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan fördragslutande stat uppfyller kraven och inför ett helt annorlunda kontrollsystem inom kapitel XI-2, som endast gäller skydd. Enligt denna regel kan åtgärderna införas innan fartyget anlöper hamnen, för att på ett bättre sätt trygga säkerheten. Precis som genom regel XI-2/9.1 är detta ytterligare kontrollsystem baserat på att det skall finnas grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, samt införs betydande skydd genom reglerna XI-2/9.2.2, XI-2/9.2.5 och XI-2/9.3.
- 4.32 Med grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven avses här bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, med hänsyn till de riktlinjer som ges i denna del av koden. Sådana bevis eller tillförlitlig information kan härröra från den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning eller observationer vid dennes kontroll av fartygets internationella sjöfartsskyddscertifikat eller interimistiska internationella sjöfartsskyddscertifikat utfärdat i enlighet med del A i denna kod (certifikat) eller från andra källor. Även om ett giltigt certifikat medförs ombord på fartyget kan den vederbörligen bemyndigade tjänstemannen ändå ha grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven, grundat på den egna, yrkesmässiga bedömningen.
- 4.33 Följande är exempel på sådant som kan utgöra grundad anledning vid tillämpning av reglerna XI-2/9.1 och XI-2/9.2:
1. Bevis från en kontroll av certifikatet att detta inte är giltigt eller har löpt ut.
  2. Bevis eller tillförlitlig information om att det föreligger svåra brister i den sjöfartsskyddsutrustning, skyddsdocumentation eller de sjöfartsskyddssystem som föreskrivs i kapitel XI-2 och del A i denna kod.
  3. Mottagande av rapport eller klagomål som, enligt den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning, innehåller tillförlitlig information som tydligt pekar på att fartyget inte uppfyller kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod.
  4. Bevis eller iakttagelse gjord av en vederbörligen bemyndigad tjänsteman och som enligt dennes yrkesmässiga bedömning tyder på att befälhavaren eller fartygets besättning inte är förtrodda med fartygets väsentliga sjöfartsskyddsförfaranden, inte kan utföra sjöfartsskyddsövningar eller om att sådana förfaranden eller övningar inte har hållits.
  5. Bevis eller iakttagelse gjord av en vederbörligen bemyndigad tjänsteman och som enligt dennes yrkesmässiga bedömning tyder på att nyckelpersoner i besättningen inte vet hur det upprättas korrekt kommunikation med andra nyckelpersoner i besättningen med ansvar för fartygets skydd.
  6. Bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget tagit ombord personer eller lastat varor eller gods i en hamnanläggning eller från annat fartyg där antingen hamnanläggningen eller det andra fartyget bryter mot bestämmelserna i kapitel XI-2 eller del A i denna kod, och att det aktuella fartyget inte utfärdat någon sjöfartsskyddsdeklaration, inte vidtagit lämpliga, särskilda eller extra skyddsåtgärder och inte heller upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden ombord.
  7. Bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget tagit ombord personer eller lastat varor eller gods i en hamnanläggning eller från annan plats, t.ex. annat fartyg eller från helikopter, där antingen hamnanläggningen eller den andra platsen inte måste uppfylla kraven i kapitel XI-2 eller del A i denna kod och att fartyget inte vidtagit lämpliga, särskilda eller extra skyddsåtgärder eller inte upprätthållit lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden

- .8 Bevis på att fartyget innehar ett i efterhand utfärdat interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat enligt avsnitt A/19.4 och att något av de syften fartyget används i eller rederiet begärt sådant certifikat för, enligt den vederbörligen bemyndigade tjänstemannens yrkesmässiga bedömning, är att undvika fullständig överensstämmelse med kapitel XI-2 och del A i denna kod efter det att det ursprungliga interimistiska certifikatet löpt ut enligt avsnitt A/19.4.4.
- 4.34 Internationell lags inflytande på regel XI-2/9 är särskilt relevant, och regeln skall tillämpas med hänsyn till XI-2/2.4, eftersom det föreligger risk för situationer där någon åtgärd skall vidtas som faller utanför omfattningen av kapitel XI-2 eller där påverkade fartygs rättigheter utanför kapitel XI-2 bör beaktas. Regel XI-2/9 skall således inte hindra de fördragsslutande staterna från att vidta åtgärder som grundas på eller står i överensstämmelse med internationell lag i syfte att säkerställa skyddet för personer, fartyg, hamnanläggningar och annan egendom i fall där fartyget, även om det uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, ändå anses utgöra en säkerhetsrisk.
- 4.35 När en fördragsslutande stat inför kontrollåtgärder för ett fartyg bör myndigheten kontaktas utan dröjsmål och delges tillräckligt med information för att fullständigt kunna samarbeta med den fördragsslutande staten.

#### Kontroll av fartyg i hamn

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

#### Fartyg med avsikt att anlöpa hamn i annan fördragsslutande stat

- 4.37 I regel XI-2/9.2.1 finns en förteckning över den information en fördragsslutande stat får kräva från ett fartyg som ett villkor för att anlöpa en hamn. En av de saker som där tas upp är en bekräftelse på särskilda eller övriga åtgärder som vidtagits av fartyget under dess senaste tio vistelser i hamnanläggningar. Exempel på sådan information är
- .1 register över de åtgärder som vidtagits vid besök i en hamnanläggning i en stat som inte är en fördragsslutande stat, särskilt då sådana åtgärder som normalt tillhandahålls av hamnanläggningar i de fördragsslutande staterna, och
  - .2 alla sjöfartsskyddsdeklarationer som tecknats med hamnanläggningar eller andra fartyg.
- 4.38 En annan uppgift som tagits upp i denna förteckning och som kan krävas som ett villkor för anlop av hamn, är bekräftelse på att fartyget upprätthåller lämpliga sjöfartsskyddsförfaranden vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg under tiden för de senaste tio anlopen i hamnanläggningar. Det bör normalt inte krävas några register för lots, tull, immigrationspersonal, skyddschefer eller bunkring, läktring, lastning av förnödenheter eller lossning av avfall från fartyg i hamnanläggning, eftersom sådan verksamhet normalt styrs av hamnanläggningens skyddsplan. Exempel på information som kan lämnas är
- .1 register över åtgärder vidtagna vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som för flagg från en stat som inte är en fördragsslutande stat, särskilt då sådana åtgärder som normalt skulle tillhandahållits av fartyg som för flagg från en fördragsslutande stat,
  - .2 register över de åtgärder som vidtagits vid fartyg-till-fartyg verksamhet med ett annat fartyg som för flagg från en fördragsslutande stat men som inte behöver uppfylla kraven i kapitel XI-2 och del A i denna kod, t.ex. en kopia av sjöfartsskyddscertifikat utfärdat för det fartyget enligt andra bestämmelser, och
  - .3 om personer eller gods som räddats till sjöss finns ombord, all känd information om dessa personer eller detta gods, inbegripet dess identitet när denna är känd och resultat från alla kontroller utförda för fartygets räkning i syfte att fastställa skyddsstatus för de räddade. Syftet med kapitel XI-2 och del A i denna kod är inte att förse eller förhindra överlämnande av personer som räddats till sjöss till en säker plats. Det enda syftet med kapitel XI-2 och del A i denna kod är att förse staterna med lämplig information för att upprätthålla det egna skyddet.



- 4.39 Exempel på annan praktisk skyddsrelaterad information som kan krävas som ett villkor för hamnanlöp, för att säkerställa sjöfartsskyddet för personer, hamnanläggning, fartyg och annan egendom är
- .1 uppgifterna i den fortlöpande fartygshistoriken,
  - .2 fartygets position vid tidpunkten för rapportens utarbetande,
  - .3 fartygets beräknade ankomsttid till hamn,
  - .4 besättningslista,
  - .5 allmän beskrivning av fartygets last,
  - .6 passagerarlista, och
  - .7 information som skall medföras ombord enligt regel XI-2/5.
- 4.40 Regel XI-2/9.2.5 ger befälhavaren rätt att, efter information om att kust- eller hamnstaten kommer att införa kontrollåtgärder enligt regel XI-2/9.2, avstå från att anlöpa den aktuella hamnen. Om befälhavaren avstår från att anlöpa hamnen skall regel XI-2/9 inte längre tillämpas, och alla andra åtgärder som vidtas skall grundas på och stå i överensstämmelse med internationell lag.

#### Övriga bestämmelser

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

- 4.44 Ordet *fördröjning* i regel XI-2/9.3.5.1 hänvisar också till situationer där fartyget, som en följd av åtgärder vidtagna enligt denna regel, felaktigt vägras anlöpa hamn eller felaktigt avvisas från hamn.

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

- 4.45 Fartyg som för flagg från en stat som inte anslutit sig till konventionen och inte undertecknat SOLAS-protokollet från 1988 (1), skall inte behandlas mer gynnsamt av de fördragsslutande staterna. Kraven i regel XI-2/9 och riktlinjerna i denna del av koden bör således gälla för dessa fartyg.
- 4.46 Fartyg under konventionsstorlek omfattas av de åtgärder staterna vidtar för att upprätthålla skyddet. Sådana åtgärder skall vidtas med vederbörlig hänsyn till kraven i kapitel XI-2 och riktlinjerna i denna del av koden.

5. SJÖFARTSSKYDDSDEKLARATION

**Allmänt**

- 5.1 Sjöfartsskyddsdeklaration bör utfärdas när den fördragsslutande stat i vilken en hamnanläggning ligger anser det nödvändigt eller när det ombord på ett fartyg anses vara nödvändigt.
- 5.1.1 Behovet av en sjöfartsskyddsdeklaration kan framgå av resultatet från en skyddsutredning av hamnanläggningen, och de orsaker och omständigheter under vilka en sjöfartsskyddsdeklaration krävs skall anges i hamnanläggningens skyddsplan.
- 5.1.2 Behovet av en sjöfartsskyddsdeklaration kan fastställas av den myndighet som utövar tillsyn över fartyg som för den statens flagg eller som en följd av ett fartygs skyddsutredning och skall anges i fartygets skyddsplan.
- 5.2 Det är sannolikt att en sjöfartsskyddsdeklaration kommer att begäras vid högre skyddsnivåer, när ett fartyg har högre skyddsnivå än hamnanläggningen eller än ett annat fartyg det förstnämnda samverkar med, och vid samverkan mellan fartyg och hamn eller vid fartyg-till-fartyg verksamhet som utgör en högre risk för personer, egendom eller miljö av skäl som är specifika för just det fartyget, inbegripet dess last eller passagerare eller omständigheter i hamnanläggningen eller en kombination av dessa faktorer.
- 5.2.1 Om ett fartyg eller en myndighet på de fartygs vägnar som för den statens flagg begär utfärdandet av en sjöfartsskyddsdeklaration, skall hamnanläggningens eller fartygets skyddschef bekräfta denna begäran och diskutera lämpliga skyddsåtgärder.
- 5.3 Hamnanläggningens skyddschef kan också ta initiativet till en sjöfartsskyddsdeklaration innan en samverkan mellan fartyg och hamn inleds som i skyddsutredningen av hamnanläggningen är identifierad som särskilt riskfylld. Exempel på detta kan vara ombordstigning eller landstigning av passagerare och omlastning, lastning eller lossning av farligt gods eller farliga ämnen. I skyddsutredningen av hamnanläggningen kan också anläggningar vid eller nära tätbefolkade områden eller ekonomiskt betydande verksamhet som kräver en sjöfartsskyddsdeklaration identifieras.
- 5.4 Huvudsyftet med en sjöfartsskyddsdeklaration är att säkerställa att överenskommelser nås mellan fartyget och hamnanläggningen eller med annat fartyg med vilket den samverkar vad gäller de skyddsåtgärder var och en av dessa skall vidta enligt bestämmelserna i deras respektive godkända skyddsplaner.
- 5.4.1 Den överenskomna sjöfartsskyddsdeklarationen bör undertecknas och dateras av både hamnanläggningen och fartyget, för att påvisa överensstämmelse med kapitel XI-2 och del A i denna kod och skall innehålla information om giltighetstid, tillämplig skyddsnivå eller skyddsnivåer och kontaktpunkter.

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

- 5.4.2 En skyddsnivåändring kan innebära att en ny eller reviderad sjöfartsskyddsdeklaration skall utfärdas.
- 5.5 Sjöfartsskyddsdeklarationen bör vara utfärdad på engelska, franska eller spanska eller på ett språk som är gemensamt för både hamnanläggningen och fartyget.
- 5.6 I tillägg 1 till denna del av koden finns en modell för en sjöfartsskyddsdeklaration. Modellen är avsedd för en sjöfartsskyddsdeklaration mellan ett fartyg och en hamnanläggning. Ifall sjöfartsskyddsdeklarationen bör omfatta två fartyg bör modellen ändras på lämpliga punkter.

## 6. REDERIETS SKYLDIGHETER

### Allmänt

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

Ytterligare riktlinjer återfinns i avsnitten 8, 9 och 13.

## 7. FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

Riktlinjer finns i avsnitten 8, 9 och 13.

## 8. SKYDDSUTREDNING AVSEENDE FARTYGET

### Skyddsutredning

- 8.1 Rederiets skyddschef ansvarar för genomförandet av skyddsutredningen för vart och ett av de fartyg i rederiets flotta som skall uppfylla bestämmelserna i XI-2 och del A i denna kod och för vilka rederiets skyddschef är ansvarig. Rederiets skyddschef behöver inte nödvändigtvis genomföra detta arbete personligen, men är skyldig att se till att det utförs på rätt sätt.
- 8.2 Innan skyddsutredningen inleds bör rederiets skyddschef se till att man i detta arbete utnyttjar tillgänglig information om bedömningen av hoten i de hamnar fartyget kommer att anlöpa eller där passagerare kommer att tas ombord eller gå iland samt om hamnanläggningarna och deras skyddsåtgärder. Rederiets skyddschef bör studera tidigare rapporter om liknande skyddsbehov. När så är lämpligt bör rederiets skyddschef besöka berörda personer ombord på fartyget och i hamnanläggningarna för att diskutera bedömningens syfte och metoder. Rederiets skyddschef bör följa alla specifika riktlinjer från den fördragsslutande staten.

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

- .11 Utrymningsvägar och samlingsstationer som skall upprätthållas för att säkerställa säker och ordningsam nödevakuering av fartyget.
  - .12 Gällande avtal med privata säkerhetsbolag som tillhandahåller sjöfartsskyddstjänster på och kring fartyget och närliggande vattenområde.
  - .13 Befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsåtgärden, inbegripet inspektioner och kontrollåtgärden, identifieringssystem, övervakningsutrustning, besättningens identitetshandlingar och identitetskommunikation, larm, belysning, tillträdeskontroll och andra tillämpliga system.
- 8.6 Fartygets skyddsutredningen bör omfatta alla identifierade tillträdesvägar, inbegripet öppna väderdäck, och utvärdera möjligheten att dessa blir använda av personer som försöker överträda sjöfartsskyddsbestämmelserna. Detta inkluderar tillträdesvägar tillgängliga för individer med legitimt tillträde samt för sådana som söker otillåtet tillträde.
- 8.7 Fartygets skyddsutredningen bör omfatta en bedömning av relevansen hos befintliga skyddsåtgärder, riktlinjer, förfaranden och åtgärder, både rutinmässiga och sådana för nödsituationer, och skall fastställa skyddsriktlinjer rörande
- .1 områden med begränsat tillträde,
  - .2 åtgärder vid brand och andra nödsituationer,
  - .3 i vilken utsträckning fartygets personal, passagerare, besökare, säljare, reparatörer, hamnarbetare osv. bör övervakas,
  - .4 frekvens och effektivitet för skyddspatullering,
  - .5 kontrollsystem för tillträdesvägar, inbegripet identifieringssystem,
  - .6 system och förfaranden för sjöfartsskyddskommunikation,
  - .7 säkerhetsdörrar, barriärer och belysning, och
  - .8 all utrustning och system för övervakning och sjöfartsskydd.
- 8.8 Fartygets skyddsutredningen bör omfatta de personer, aktiviteter, tjänster och verksamheter som är viktiga att skydda, bl.a. följande:
- .1 Fartygets besättning.
  - .2 Passagerare, besökare, säljare, reparatörer, hamnpersonal osv.
  - .3 Kapaciteten att upprätthålla navigationssäkerhet och åtgärder i nödsituationer.
  - .4 Last, särskilt farligt gods eller farliga ämnen.
  - .5 Fartygets förråd.
  - .6 Fartygets utrustning och system för sjöfartsskyddskommunikation.
  - .7 Fartygets utrustning och system för skyddsövervakning.
- 8.9 Fartygets sjöfartsskyddsutrustning bör behandla alla tänkbara hot, vilket kan inkludera sådana säkerhetstillbud som
- .1 skada på eller förstörelse av fartyg eller hamnanläggning, t.ex. genom explosiv anordning, mordbrand, sabotage eller vandalism,
  - .2 kapning eller beslagtagande av fartyg eller kidnappning av personer ombord,
  - .3 manipulering av last, viktig fartygsutrustning eller -system eller fartygets förråd,
  - .4 obehörigt tillträde eller obehörig användning, inbegripet närvaro av fripassagerare,
  - .5 smuggling av vapen eller utrustning, inbegripet massförstörelsevapen,

- .6 utnyttjande av fartyget för att medföra personer med avsikt att orsaka ett säkerhetstillbud och/eller sådana personers utrustning,
  - .7 användning av fartyget självt som ett vapen eller ett sätt att orsaka skada eller förstörelse,
  - .8 angrepp från sjösidan, vid kaj eller ankar, och
  - .9 angrepp till sjöss.
- 8.10 Fartygets skyddsutredningen bör ta hänsyn till alla tänkbara sårbarhetsbrister, bl.a. följande:
- .1 Konflikter mellan säkerhetskraven och kraven på sjöfartsskydd.
  - .2 Konflikter mellan arbetsuppgifter ombord och sjöfartsskyddsuppdrag.
  - .3 Vakthållning, besättningens storlek, särskilt med avseende på besättningens utmattning, vaksamhet och prestation.
  - .4 Alla identifierade brister i sjöfartsskyddsutbildningen.
  - .5 All sjöfartsskyddsutrustning och alla sjöfartsskyddssystem, inbegripet kommunikationssystem.
- 8.11 Rederiets och fartygets skyddschefer bör alltid beakta hur skyddsåtgärderna kan påverka den del av fartygets personal som kommer att vara kvar ombord under långa perioder. Vid planering av skyddsåtgärder skall särskild hänsyn tas till besättningens komfort, trivsel och privatliv samt besättningens förmåga att upprätthålla effektiviteten under långa perioder.
- 8.12 När fartygets skyddsutredningen genomförs skall en rapport utarbetas, med en sammanfattning av hur utredningen utfördes, en beskrivning av de sårbara punkter som påträffats under utredningen, samt en beskrivning av motåtgärder som skulle kunna användas för att motverka dessa brister. Rapporten skall skyddas från otillåten tillgång eller otillåten röjande.
- 8.13 Om fartygets skyddsutredning inte har utförts av rederiet bör rapporten granskas och godkännas av rederiets skyddschef.

#### **Sjöfartsskyddsbesiktning på plats**

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

#### **Allmänt**

- 9.1 Rederiets skyddschef har ansvaret för att se till att en skyddsplan för fartyget utarbetas och lämnas in för godkännande. Innehållet i skyddsplaner för fartyg varierar beroende på det fartyg planen gäller. I fartygets skyddsutredning bör fartygets särskilda egenskaper och potentiella hot och sårbarhet identifieras. Vad som härvidlag framkommer bör behandlas i detalj vid utarbetandet av skyddsplanen. Lämpliga myndigheter kan tillhandahålla råd om utarbetande av och innehåll i en skyddsplan för fartyg.

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

#### **Organisering och utförande av skyddsarbetet ombord**

- 9.7 Utöver deriktlinjer som ges i punkt 9.2 bör fartygets skyddsplan, för samtliga skyddsnivåer, fastställa
- .1 ansvar och arbetsuppgifter för all personal ombord med en sjöfartsskyddsroll,
  - .2 de förfaranden som behövs för att sådan kontinuerlig kommunikation alltid skall kunna upprätthållas,
  - .3 de förfaranden som behövs för att bedöma den kontinuerliga effektiviteten hos sjöfartsskydds förfarandena och all sjöfartsskyddsutrustning och alla sjöfartsskyddssystem, inbegripet förfaranden för identifiering och åtgärder vid brister eller fel på utrustning eller system,
  - .4 förfaranden och åtgärder för att skydda säkerhets känslig information på papper eller i elektroniskt format,

- .5 underhållskrav och typ av underhåll för sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning om sådan finns,
  - .6 de förfaranden som säkerställer ett punktligt utarbetande och en punktlig bedömning av rapporter rörande alla säkerhetsöverträdelser eller sjöfartsskyddsproblem, och
  - .7 förfaranden för att fastställa, upprätthålla och uppdatera en inventering av allt farligt gods eller farliga ämnen som medförs ombord, inbegripet sådant gods och sådana ämnens placering.
- 9.8 Nedanstående del av detta avsnitt berör särskilt de skyddsåtgärder som kan vidtas på varje skyddsnivå rörande
- .1 besättningens, passagerarnas, besökarnas och andras tillträde till fartyget,
  - .2 områden ombord med begränsat tillträde,
  - .3 lasthantering,
  - .4 leveranser av fartygets förråd,
  - .5 hantering av obeledsagat bagage, och
  - .6 övervakning av fartygets sjöfartsskydd.

#### Tillträde till fartyget

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

#### Skyddsnivå 1

- 9.14 Fartygets skyddsplan bör föreskriva skyddsåtgärder för att kontrollera tillträdet till fartyget på skyddsnivå 1, vilket kan innebära:
- .1 Identitetskontroll av alla personer som försöker ta sig ombord på fartyget och kontroll av deras skäl för detta, genom att t.ex. kontrollera medhavda instruktioner, passagerarbiljetter, ombordstigningskort, arbetsorder osv.
  - .2 Säkerställande av att fastställda, säkra områden upprättas för inspektion och visitation av personer, bagage (inbegripet handbagage), personliga tillhörigheter, fordon och deras innehåll i samarbete med hamnanläggningen.



- 3 Säkerställande av att fordon som skall lastas på biltransportfartyg, roro-fartyg och andra passagerarfartyg undersöks före lastning, så ofta som det anges i fartygets skyddsplan, och i samarbete med hamnanläggningen.
  - 4 Åtskiljande av kontrollerade personer och deras personliga tillhörigheter från okontrollerade personer och deras personliga tillhörigheter.
  - 5 Åtskiljande av passagerare som stiger ombord från sådana som lämnar fartyget.
  - 6 Identifiering av tillträdespunkter som skall säkras eller bemannas i syfte att förhindra otillåtet tillträde.
  - 7 Säkring, genom låsning eller på annat sätt, av tillträde till obemannade utrymmen bredvid utrymmen till vilka passagerare och besökare har tillträde, och
  - 8 Sjöfartsskyddsinformation till alla besättningsmedlemmar avseende tänkbara hot, förfaranden för rapportering av misstänkta personer eller föremål eller aktiviteter och behovet av övervakning.
- 9.15 När skyddsnivå 1 gäller skall alla personer som vill ta sig ombord på fartyget visiteras. Frekvensen på sådan visitation, inbegripet slumpmässig visitation, skall specificeras i fartygets godkända skyddsplan och särskilt godkännas av myndigheten. Sådan visitation utförs bäst av hamnanläggningen i ett nära samarbete med fartygets personal och i närheten av fartyget. Medlemmar i fartygets besättning skall inte vara tvungna att visitera sina kollegor eller deras personliga tillhörigheter, med mindre än att det finns goda skäl att på skyddsmässiga grunder beordra sådan visitation. En sådan visitation skall utföras på ett sätt som fullt ut tar hänsyn till individens mänskliga rättigheter och bevarar individens grundläggande värdighet.

#### Skyddsnivå 2

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

#### Skyddsnivå 3

- 9.17 På skyddsnivå 3 skall fartyget följa de instruktioner som utfärdas av de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Fartygets skyddsplan skall i detalj beskriva vilka skyddsåtgärder som skall vidtas på fartyget, i nära samarbete med ovannämnda ledningsansvariga vid hot och med hamnanläggningen. Detta kan omfatta följande:
- 1 Begränsning av tillträdesvägarna till en enda kontrollerad punkt.
  - 2 Tillåten ombordstigning endast för de ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom.
  - 3 Instruktioner till personer ombord.
  - 4 Indragning av ombordstigning och landstigning.
  - 5 Avbrytande av lasthantering, leveranser osv.
  - 6 Evakuering av fartyget.
  - 7 Flyttning av fartyget.
  - 8 Förberedelser för fullständig eller partiell genomsökning av fartyget.

**Områden med begränsat tillträde ombord på fartyget**

- 9.18 Fartygets skyddsplan bör identifiera de områden med begränsat tillträde som skall upprättas ombord på fartyget, specificera deras utsträckning, hur länge begränsningen skall gälla, vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för att kontrollera tillträdet till och verksamheten i dessa områden. Syftet med sådana områden med begränsat tillträde är att
- .1 förhindra obehörigt tillträde,
  - .2 skydda passagerare, besättning och hamnpersonal och annan personal med behörighet att vistas ombord på fartyget,
  - .3 skydda säkerhetskänsliga områden ombord på fartyget, och
  - .4 skydda last och fartygets förråd från manipulation.
- 9.19 Fartygets skyddsplan bör säkerställa att det finns en tydligt fastställd policy och praxis för kontroll av tillträde till samtliga områden med begränsat tillträde ombord.
- 9.20 Det bör i fartygets skyddsplan framgå att alla områden med begränsat tillträde skall vara tydligt märkta med information om att tillträde till området är begränsat och att obehörig vistelse inom området utgör en säkerhetsöverträdelse.
- 9.21 Områden med begränsat tillträde kan vara t.ex.
- .1 bryggan, maskinutrymmen av kategori A och andra kontrollstationer enligt definition i kapitel II-2,
  - .2 utrymmen med utrustning och system för sjöfartsskydd och övervakning samt tillhörande kontroll- och belysningsystem,
  - .3 utrymmen för ventilations- och luftkonditioneringssystem och andra liknande utrymmen,
  - .4 utrymmen med tillträde till dricksvattentankar, pumpar eller ventilcentraler,
  - .5 utrymmen innehållande farligt gods eller farliga ämnen,
  - .6 utrymmen innehållande lastpumpar och deras kontroller,
  - .7 lastrum och utrymmen innehållande fartygets förråd,
  - .8 besättningens utrymmen, och
  - .9 andra områden beslutade av rederiets skyddschef och upptagna i fartygets skyddsutredningen, till vilka tillträdet måste begränsas för att upprätthålla fartygets sjöfartsskydd.

**Skyddsnivå 1**

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

**Skyddsnivå 2**

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

Skyddsnivå 3

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

**Lasthantering**

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

Skyddsnivå 1

- 9.27 Fartygets skyddsplan bör fastställa vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall tillämpas under lasthanteringen. Detta kan omfatta
1. rutinkontroller av last, lasttransportenheter och lastrum före och under lasthanteringen,
  2. kontroll av att den last som tas ombord överensstämmer med lastdokumentationen,
  3. säkerställande av att fordon som lastas ombord på biltransportfartyg, roro-fartyg och passagerarfartyg undersöks före lastning så ofta som det anges i fartygets skyddsplan, i samarbete med hamnanläggningen, och
  4. kontroll av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation.
- 9.28 Lastkontrollen kan utföras genom
1. visuell och fysisk kontroll, och
  2. med hjälp av avsöknings- eller spårningsutrustning, mekaniska anordningar eller hundar.
- 9.29 Vid regelbunden eller upprepad lasthantering kan rederiets eller fartygets skyddschef, i samråd med hamnanläggningen, överenskomma om åtgärder med avlastarna eller andra ansvariga för sådan last om kontroll, försegling, planering och tillhörande dokumentation. Sådana överenskommelser skall meddelas till hamnanläggningens skyddschef och godkännas i samråd med denne.

Skyddsnivå 2

- 9.30 Fartygets skyddsplan bör fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som på skyddsnivå 2 skall införas vid lasthantering. Detta kan omfatta
1. detaljerad kontroll av last, lasttransportenheter och lastrum,
  2. intensifierade kontroller för att säkerställa att endast den last som skall lastas tas ombord,
  3. intensifierad genomsökning av fordon som skall lastas på biltransport-, roro- och passagerarfartyg, och
  4. tätare och mer detaljerade kontroller av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation.

- 9.31 Detaljerad lastkontroll kan utföras på något av följande sätt:
1. Tätare och mer detaljerade visuella och fysiska inspektioner.
  2. Tätare användning av avsöknings- och spårningssystem, mekaniska anordningar eller hundar.
  3. Utvecklade skyddsåtgärder som samordnas med avlastaren eller annan ansvarig part i enlighet med en fastställd överenskommelse och förfaranden.

Skyddsnivå 3

- 9.32 På skyddsnivå 3 bör fartyget följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör av fartygets skyddsplan i detalj framgå vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och med hamnanläggningen. Detta kan omfatta
1. avbrytande av lastning och lossning av gods, och
  2. kontroll av förteckningen över farligt gods och farliga ämnen som eventuellt lastats och, om så skett, uppgift om var på fartyget de förvaras.

**Leverans av fartygets förråd**

- 9.33 Skyddsåtgärder avseende leverans av fartygets förråd bör
1. säkerställa att fartygets förråd och förpackningarna är orörda,
  2. förhindra att fartygets förråd godkänns utan inspektion,
  3. förhindra manipulation, och
  4. förhindra att fartygets förråd godkänns utan att vara beställt.
- 9.34 Det kan för fartyg som regelbundet använder en viss hamnanläggning vara lämpligt att upprätta förfaranden som gäller för det fartyget, dess leverantörer och hamnanläggningen och som omfattar information om och tidpunkt för leveranser och tillhörande dokumentation. Det bör alltid finnas något sätt att bifoga bevis på att förråd som anländer till fartyget har beställts av det fartyget.

Skyddsnivå 1

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

Skyddsnivå 2

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

Skyddsnivå 3

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

#### Hantering av obeleddagade bagage

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

#### Skyddsnivå 1

- 9.39 Det bör i fartygets skyddsplan framgå vilka skyddsåtgärder som på skyddsnivå 1 skall vidtas vid hantering av obeleddagade bagage, för att säkerställa att allt sådant bagage kontrolleras eller genomsöksfullständigt, vilket kan inbegripa användning av röntgenomlysning.

#### Skyddsnivå 2

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

#### Skyddsnivå 3

- 9.41 På skyddsnivå 3 bör fartyget uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och hamnanläggningen. Detta kan omfatta
1. en mer omfattande kontroll av sådant bagage, t.ex. genom röntgenomlysning från minst två olika håll,
  2. förberedelser för begränsad eller avbruten hantering av obeleddagade bagage, och
  3. vägran att ta ombord sådant bagage på fartyget.

#### Övervakning av fartygets sjöfartsskydd

- 9.42 Fartyget bör ha kapacitet för övervakning av fartyget, områdena ombord med begränsat tillträde och området kring fartyget. Denna övervakningsmöjlighet kan inbegripa användning av
1. belysning,
  2. vakter, säkerhetsvakter och däckvakter, inbegripet patruller, och
  3. automatiskt intrångslarm och övervakningsutrustning.
- 9.43 Vid användning av automatiskt intrångslarm bör detta aktivera ett ljudlarm och/eller ett visuellt larm på en plats som ständigt är bemannad eller övervakad.
- 9.44 Det bör i fartygets skyddsplan fastställas vilka förfaranden och vilken utrustning som krävs på respektive skyddsnivå och vilka medel som behövs för att säkerställa att övervakningsutrustningen kan användas kontinuerligt, inbegripet en bedömning av väderförhållandens och elavbrotts eventuella inverkan på utrustningen.

#### Skyddsnivå 1

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

- .3 Täckningen bör underlätta personidentifiering vid tillträdespunkterna.
- .4 Täckningen bör kunna anordnas i samarbete med hamnanläggningen.

#### Skyddsnivå 2

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

#### Skyddsnivå 3

- 9.49 På skyddsnivå 3 bör fartyget uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det bör i fartygets skyddsplan finnas detaljerad information om de skyddsåtgärder som kan vidtas av fartyget, i nära samarbete med de ledningsansvariga och hamnanläggningen. Detta kan omfatta
- .1 tändande av all belysning på fartyget eller lysa upp området kring fartyget,
  - .2 igångsättande av all övervakningsutrustning ombord som kan registrera verksamhet på eller i närheten av fartyget,
  - .3 maximering av den tid under vilken övervakningsutrustningen spelar in,
  - .4 förberedelser för undervattensinspektion av fartygets skrov, och
  - .5 inledande av åtgärder, inbegripet långsam rotation av fartygets propeller, om så är praktiskt genomförbart, för att omöjliggöra för obehöriga att närma sig fartygets skrov under vattnet.

#### Olika skyddsnivåer

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

#### Verksamhet som inte omfattas av koden

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

#### Sjöfartsskyddsdeklarationer

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

#### Kontroller och översyn

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

10. REGISTER

**Allmänt**

- 10.1 Det bör finnas register tillgängliga för vederbörligen bemyndigade tjänstemän från de fördragsstaterna, för kontroll av att bestämmelserna i fartygets skyddsplan har införts.
- 10.2 Dessa register kan föras i valfritt format, men skall skyddas mot obehörig tillgång eller obehörigt röjande av innehållet.

11. REDERIETS SKYDDSCHEF

*I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämpliga riktlinjer*

12. FARTYGETS SKYDDSCHEF

*I avsnitten 8, 9 och 13 finns tillämpliga riktlinjer*

13. UTBILDNING OCH ÖVNINGAR MED AVSEENDE PÅ FARTYGETS SJÖFARTSSKYDD

**Utbildning**

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

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

#### Övningar

- 13.5 Syftet med övningarna är att säkerställa att besättningen är väl förtrogen med sina respektive skyddsuppgifter på alla skyddsnivåer och att de kan identifiera alla skyddsrelaterade brister som behöver åtgärdas.
- 13.6 Övningar bör hållas minst en gång var tredje månad, för att säkerställa att bestämmelserna i fartygets skyddsplan tillämpas på ett effektivt sätt. När mer än 25 % av fartygets besättning byts ut vid ett och samma tillfälle, mot personal som tidigare inte deltagit i någon övning på det fartyget under de senaste tre månaderna, bör det dessutom hållas en övning inom en vecka efter personalbytet. Dessa övningar bör sätta de olika delarna i planen på prov, t.ex. de skyddshot som är upptagna i punkt 8.9.



- 13.7 Olika typer av övningar, med deltagande av rederiets och hamnanläggningarnas skyddschefer, behöriga myndigheter under den fördragsslutande staten samt fartygets skyddschef om sådana finns, bör hållas minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månader mellan två övningar. Under dessa övningar bör kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder provas. Dessa övningar kan vara:
- .1 fullskaliga eller 'live',
  - .2 simuleringar eller seminarier eller
  - .3 kombinerade med andra övningar, t.ex. räddnings- eller beredskapsövningar.
- 13.8 Rederiets deltagande i övning hos annan fördragsslutande stat bör godkännas av myndigheten.
14. HAMNANLÄGGNINGENS SJÖFARTSSKYDD
- I avsnitten 15, 16 och 18 finns tillämpliga riktlinjer*
15. SKYDDSUTREDNING AVSEENDEHAMNANLÄGGNING
- Allmänt**
- 15.1 Skyddsutredning avseende en hamnanläggning kan utföras av en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Däremot kan endast den aktuella fördragsslutande staten godkänna genomförd skyddsutredning av en hamnanläggning.
- 15.2 Om en fördragsslutande stat använder en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för översyn eller överensstämmelsekontroll av skyddsutredningen avseende en hamnanläggning, bör denna sjöfartsskyddsorganisation inte ha några kopplingar till någon annan erkänd sjöfartsskyddsorganisation som utarbetat eller bistått vid utarbetandet av den utredningen.
- 15.3 skyddsutredningen avseende en hamnanläggning bör behandla
- .1 fysiskt sjöfartsskydd,
  - .2 konstruktionsmässig integritet,
  - .3 personalskyddssystem,
  - .4 förfarandepolicy,
  - .5 radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datasystem och -nät,
  - .6 tillämplig transportinfrastruktur,
  - .7 allmännyttiga tjänster, och
  - .8 annat som, om det skadas eller används för olovlig observation, kan utgöra en risk för personer, egendom eller verksamhet i hamnanläggningen.
- 15.4 Personer som utför skyddsutredningen avseende en hamnanläggning bör ha möjlighet att begära experthjälp rörande:
- .1 kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder,
  - .2 igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,
  - .3 igenkännande på icke-diskriminerande basis av egenskaper och beteendemönster hos personer som sannolikt hotar säkerheten
  - .4 teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder,
  - .5 metoder som används för att orsaka ett säkerhetstillbud,
  - .6 explosiva ämnens påverkan på strukturer och anläggningar i hamnanläggningen,
  - .7 hamnanläggningens sjöfartsskydd,
  - .8 hamnens affärspraxis,
  - .9 beredskapsplanering, förberedelser och åtgärder vid nödsituationer,
  - .10 fysiska skyddsåtgärder, t.ex. inhägnader,

- .11 radio- och telekommunikationssystem, inbegripet datasystem och -nät,
- .12 transport och byggnadsteknik, och
- .13 fartygs- och hamnverksamhet.

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

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

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

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

- 3 förmågan och avsikten hos de som sannolikt inleder ett sådant angrepp, och
- 4 möjlig typ eller typer av angrepp.

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

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

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

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

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

**Sårbarhetsidentifiering**

- 15.15 Identifiering av sårbarheten hos fysiska konstruktioner, personalskyddssystem, processer och andra områden som kan leda till ett säkerhetstillbud, kan användas för att fastställa alternativa sätt att eliminera eller begränsa sårbarheten. En analys kan t.ex. avslöja sårbarhet i en hamnanläggningens sjöfartsskyddssystem eller oskyddad infrastruktur, såsom vattenförsörjning och broar, vilket skulle kunna lösas genom fysiska insatser, t.ex. permanenta spärrar, larm och övervakningsutrustning.
- 15.16 Identifiering av sårbarheten bör inkludera beaktande av
- 1 tillfarer från sjö- och landsidan till hamnanläggningen och fartyg vid kaj i anläggningen,
  - 2 vägbrytares, anläggningars och tillhörande konstruktioners hållfasthet,
  - 3 befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden, inbegripet identifieringssystem,

- .4 befintliga skyddsåtgärder och sjöfartsskyddsförfaranden rörande hamnservice och allmännyttiga tjänster,
- .5 åtgärder för att skydda radio- och telekommunikationsutrustning, hamnservice och allmännyttiga tjänster, inbegripet datasystem och -nät,
- .6 närliggande områden som kan utnyttjas vid eller för ett angrepp,
- .7 befintliga överenskommelser med privata säkerhetsbolag om tillhandahållande av sjöfartsskyddstjänst på sjö- och landsidan,
- .8 alla eventuella motstridigheter mellan sjösäkerhetsbestämmelser och -förfaranden, å ena sidan, och sjöfartsskyddsbestämmelser och -förfaranden, å andra sidan,
- .9 alla konflikter mellan hamnanläggningens funktioner och sjöfartsskyddsuppgifter,
- .10 alla brister som rör personalen och efterlevnaden av bestämmelserna,
- .11 alla brister som identifieras vid utbildning och övningar, och
- .12 alla brister som identifieras under den dagliga driften, efter tillbud eller varningar, skyddsrapporter, utövande av kontrollåtgärder, kontroller osv.

16. HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSPLAN

**Allmänt**

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

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

#### Organisationen och utförandet av hamnanläggningens skyddsarbete

- 16.8 Förutom de riktlinjer som ges i punkt 16.3 bör hamnanläggningens skyddsplan, för samtliga skyddsnivåer, fastställa
- .1 den roll och uppbyggnad som hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation har,
  - .2 arbetsuppgifter, ansvar och utbildningskrav för all hamnanläggningens personal som arbetar med sjöfartsskydd, samt vilka åtgärder som behövs för att göra det möjligt att bedöma den enskilda åtgärdens effektivitet,
  - .3 vilka kopplingar hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation skall ha till andra nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,
  - .4 vilka kommunikationssystem som krävs för effektiv och kontinuerlig kommunikation mellan hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation, fartyg i hamnen och, när så är tillämpligt, med nationella eller lokala myndigheter med ansvar för sjöfartsskydd,
  - .5 vilka förfaranden och insatser som krävs för att alltid upprätthålla sådan kommunikation,
  - .6 vilka förfaranden och åtgärder som krävs för att skydda säkerhetskänslig information på papper eller i elektroniskt format,
  - .7 vilka förfaranden som krävs för bedömning av den kontinuerliga effektiviteten hos skyddsåtgärder, sjöfartsskyddsorganisationen och sjöfartsskyddsutrustning, inbegripet identifiering och åtgärdande av utrustnings- och funktionsfel,
  - .8 vilka förfaranden som krävs för överlämnande och bedömning av rapporter om tänkbara säkerhetsöverträdelser, eller säkerhetsproblem,
  - .9 vilka förfaranden som krävs rörande lasthantering,
  - .10 vilka förfaranden som krävs i samband med leverans av fartygsförråd,

- .11 vilka förfaranden som krävs för upprätthållande och uppdatering av register över farligt gods och farliga ämnen, samt sådana produkters placering i hamnanläggningen,
  - .12 vilka system som krävs för att kontakta sjöpatruller och specialiserade spaningsstyrkor och erhålla deras tjänster, bl.a. bombsökning och undervattenssökning,
  - .13 vilka förfaranden som, när så begärs, krävs för att bistå fartygets skyddschef vad gäller identifiering av personer som försöker ta sig ombord på fartyget, och
  - .14 vilka förfaranden som krävs för att underlätta besöken i land för fartygets besättning och personalbyten, samt besökarens tillträde till fartyget, inbegripet representanter för sjöfolkets social- och arbetsorganisationer.
- 16.9 I resterande del av detta avsnitt behandlas särskilt de skyddsåtgärder som skulle kunna vidtas på respektive skyddsnivå, vilket omfattar:
- .1 tillträde till hamnanläggningen,
  - .2 områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen,
  - .3 lasthantering,
  - .4 leverans av fartygsförråd,
  - .5 hantering av obeleddat bagage, och
  - .6 sjöfartsskyddsbevakning i hamnanläggningen.

#### **Tillträde till hamnanläggningen**

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

Skyddsnivå 1

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

Skyddsnivå 2

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

Skyddsnivå 3

- 16.20 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen uppfylla de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot där om. Det bör i hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga vid tillbud och de fartyg som ligger i hamnanläggningen, vilket kan vara:
1. stängning av tillfarter till hela eller delar av hamnanläggningen,
  2. att endast ge tillträde till de ledningsansvariga vid säkerhetstillbudet eller hotet där om,
  3. att tillfälligt stoppa all gång- och fordonstrafik inom hela eller delar av hamnanläggningen,
  4. fler skyddspatruller inom hamnanläggningen om så är tillämpligt,
  5. avbrytande av hamnarbetet inom hela eller delar av hamnanläggningen,
  6. särskild styrning av fartygsförflyttningar i hela eller delar av hamnanläggningen, och
  7. evakuering av hela eller delar av hamnanläggningen.

**Områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen**

- 16.21 Hamnanläggningens skyddsplan bör identifiera de områden inom hamnanläggningen dit tillträdet skall begränsas, precisera deras omfattning och när begränsningen skall tillämpas samt precisera de skyddsåtgärder som skall vidtas för att kontrollera tillträdet till och verksamheten inom dessa områden. Detta bör också, under tillämpliga omständigheter, inbegripa åtgärder som säkerställer att de områden dit tillträdet tillfälligt är begränsat genomskås både före och efter det att begränsningarna införts. Syftet med områdena med begränsat tillträde är att
- .1 skydda passagerare, besättning, hamnanläggningspersonal och besökare, inbegripet besökare till ett visst fartyg,
  - .2 skydda hamnanläggningen,
  - .3 skydda fartyg som använder och betjänar hamnanläggningen,
  - .4 skydda säkerhetskänsliga platser och områden inom hamnanläggningen,
  - .5 skydda sjöfartsskyddsutrustning och övervakningssystem och
  - .6 skydda last och fartyg från manipulation.
- 16.22 Hamnanläggningens skyddsplan bör utgöra en garanti för att det i alla områden med begränsat tillträde upprättats skyddsåtgärder för kontroll av:
- .1 enskilda personers tillträde,
  - .2 tillfart, parkering, lastning och lossning av fordon,
  - .3 förflyttning och lagring av last och fartygsförråd, och
  - .4 obeleddat bagage eller personliga tillhörigheter.
- 16.23 Hamnanläggningens skyddsplan bör säkerställa för att alla områden med begränsat tillträde blir tydligt utmärkta med information om att området är ett område med begränsat tillträde och att obehörig vistelse inom området utgör en säkerhetsöverträdelse.
- 16.24 Om automatiska larm installeras bör dessa avge larm i en kontrollcentral, som kan svara på utlöst larm.
- 16.25 Områden med begränsat tillträde kan vara
- .1 land- och vattenområden i omedelbart anslutning till ett fartyg,
  - .2 områden för ombordstigning och landstigning, områden där passagerare och besättning väntar och kontrolleras, inbegripet visitationsplatser,
  - .3 platser där lastning eller lossning eller lagring av last och förråd utförs,
  - .4 platser där säkerhetskänslig information, inbegripet lastdokumentation, förvaras,
  - .5 områden där farligt god och farliga ämnen förvaras,
  - .6 kontrollrum för fartygstrafikens ledningssystem, navigationshjälpmedel och byggnader för hamnkontroll, inbegripet kontrollrum för sjöfartsskydd och övervakning,
  - .7 områden där sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning förvaras eller är placerad,
  - .8 viktiga anläggningar för elektricitet, radio- och telekommunikation, vatten och andra allmännyttiga tjänster, och
  - .9 andra platser i hamnanläggningen där tillträdet för fartyg, fordon och personer bör begränsas.
- 16.26 Skyddsåtgärderna kan utökas, med berörda myndigheters medgivande, till att även omfatta begränsning av obehörigt tillträde till byggnader från vilka hamnanläggningen kan observeras.



Skyddsnivå 1

- 16.27 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas för områden med begränsat tillträde. Detta kan omfatta
- 1 iordningställande av permanenta eller tillfälliga avgränsningar kring områden med begränsat tillträde, varvid standarden på dessa skall godkännas av den fördragslutande staten,
  - 2 iordningställande av tillträdespunkter där tillträdet kan kontrolleras av säkerhetsvakter när de används, och som kan låsas eller stängas av effektivt när de inte används,
  - 3 tillhandahållande av passerkort som skall visas för att identifiera individens rätt att vistas på området med begränsat tillträde,
  - 4 tydlig märkning av fordon som fått tillträde till området med begränsat tillträde,
  - 5 vakter och patruller,
  - 6 automatiskt inträngsarm eller övervakningsutrustning eller övervakningssystem som avslöjar obehörigt tillträde eller rörelser inom området med begränsat tillträde, och
  - 7 kontroll av fordonstrafik i omedelbar närhet av de fartyg som använder hamnanläggningen.

Skyddsnivå 2

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

Skyddsnivå 3

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

**Lasthantering**

- 16.30 Skyddsåtgärderna avseende lasthanteringen bör förhindra
- 1 manipulation, och
  - 2 att last som inte skall lastas godkänns och lagras inom hamnanläggningen.

- 16.31 Skyddsåtgärderna bör inkludera kontrollförfaranden vid hamnanläggningens tillfarer och ingångar. När lasten väl förts in i hamnanläggningen bör den kunna identifieras såsom kontrollerad och godkänd för lastning på fartyg eller för tillfällig mellanlagring i ett område med begränsat tillträde i väntan på lastning. Det kan vara lämpligt att begränsa införandet av last som inte har ett bekräftat lastningsdatum till hamnanläggningen.

Skyddsnivå 1

- 16.32 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas vid lasthantering. Detta kan omfatta:
- .1 rutinkontroll av last, lasttransportenheter och lastlagringsområden inom hamnanläggningen före och under lasthanteringen,
  - .2 kontroller för att säkerställa att last som förs in i hamnanläggningen överensstämmer med fraktsedlar eller motsvarande lastdokumentation,
  - .3 visitation av fordon, och
  - .4 kontroll av förseglingar och andra anordningar som används för att förhindra manipulation vid införandet i hamnanläggningen och lagring inom hamnanläggningen.
- 16.33 Lastkontrollen kan utföras med hjälp av en eller flera av följande metoder:
- .1 Visuell och fysisk kontroll
  - .2 Användning av genomlysningstrustning, mekaniska anordningar eller hundar
- 16.34 Vid regelbunden eller upprepad lasthantering kan rederiets eller fartygets skyddschef, i samråd med hamnanläggningen, ingå överenskommelse med avlastare eller andra ansvariga för sådan last om kontroll utanför anläggningen, försegling, planering, tillhörande fraktdokumentation, osv. Information om sådant arrangemang skall överlämnas till hamnanläggningens skyddschef och godkännas av denne.

Skyddsnivå 2

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

Skyddsnivå 3

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

#### Leverans av fartygsförråd

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

#### Skyddsnivå 1

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

#### Skyddsnivå 2

- 16.42 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att förbättra kontrollen av leveranser till fartygets förråd. Detta kan omfatta
- 1 noggrann kontroll av fartygsförråd,
  - 2 noggrann visitation av leveransfordon,
  - 3 samordning med fartygets besättning för kontroll av beställningen mot fraktsedel, innan leveransen tillåts komma in i hamnanläggningen, och
  - 4 eskort av leveransfordonet inom hamnanläggningen.
- 16.43 Noggrann kontroll av fartygsförråd kan göras med hjälp av en eller flera av följande metoder:
- 1 Tätare och noggrannare visitationer av leveransfordon
  - 2 Ökad användning av genomlysningstrustning, mekaniska anordningar eller hundar
  - 3 Begränsning av eller förbud mot införsel av varor som inte kommer att lämna hamnanläggningen inom en viss tid

#### Skyddsnivå 3

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

#### Hantering av obeleddat bagage

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

#### Skyddsnivå 1

- 16.46 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall vidtas för hantering av obeleddat bagage, för att säkerställa att sådant bagage genomlysas eller genomsökts till 100 %, vilket kan innebära användning av röntgenomlysning.

#### Skyddsnivå 2

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

#### Skyddsnivå 3

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

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

#### Övervakning av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen

- 16.49 Hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation bör ha möjlighet att alltid övervaka hamnanläggningen och närliggande tillfarter på land och till sjöss, även nattetid och perioder med begränsad sikt, områdena med begränsat tillträde inne i hamnanläggningen, fartygen i hamnanläggningen och områdena kring fartygen. Sådant övervakning kan innebära användning av:

- .1 belysning,
- .2 säkerhetsvakter, inbegripet fot-, fordons- och båtpatruller, och
- .3 automatiskt intrångslarm och övervakningsutrustning.

- 16.50 Vid användning av automatiskt intrångslarm bör detta aktivera ett ljudlarm och/eller visuellt larm på en plats som alltid är bemannad eller bevakad.

- 16.51 Det bör hamnanläggningens skyddsplan fastställas vilka förhållanden och vilken utrustning som behövs på respektive skyddsnivå samt på vilket sätt det kan säkerställas att övervakningsutrustning används kontinuerligt, inbegripet beaktande av möjliga effekter av väder eller strömavbrott.

#### Skyddsnivå 1

- 16.52 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 1 fastställa vilka skyddsåtgärder som skall tillämpas, vilket kan vara en kombination av belysning, säkerhetsvakter och användning av sjöfartsskydds- och övervakningsutrustning, för att göra det möjligt för hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal att

- .1 ha uppsikt över hamnanläggningsområdet, bl.a. tillfarterna från land- och sjösidan,
- .2 övervaka tillträdespunkter, avspärningar och områden med begränsat tillträde, och
- .3 göra det möjligt för hamnanläggningens sjöfartsskyddspersonal att övervaka områden och rörelser kring fartyg i hamnanläggningen, inbegripet förstärkt belysning tillhandahållen av fartyget.

#### Skyddsnivå 2

- 16.53 Hamnanläggningens skyddsplan bör för skyddsnivå 2 fastställa vilka ytterligare skyddsåtgärder som skall vidtas för att öka övervakningsmöjligheterna. Detta kan omfatta:
1. ökad täckning och intensitet hos belysning och övervakningsutrustning, inbegripet tillhandahållande av extra belysning och övervakningstäckning,
  2. tätare fot-, fordons- och båtpatrullering, och
  3. tilldelning av extra sjöfartsskyddspersonal för övervakning och patrullering.

#### Skyddsnivå 3

- 16.54 På skyddsnivå 3 bör hamnanläggningen följa de instruktioner som utfärdas av ledningsansvariga vid säkerhetstillbud eller hot därom. Det bör hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om vilka skyddsåtgärder som kan vidtas av hamnanläggningen, i nära samarbete med ledningsansvariga och fartyg i hamnanläggningen. Detta kan omfatta
1. tändande av all belysning i, eller upplysning av, området kring hamnanläggningen,
  2. igångsättande av all övervakningsutrustning som kan registrera verksamhet i eller i närheten av hamnanläggningen, och
  3. maximering av den tid under vilken sådan övervakningsutrustning kan spela in.

#### Olika skyddsnivåer

- 16.55 Det bör hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden och skyddsåtgärder hamnanläggningen kan tillämpa om hamnanläggningen har lägre skyddsnivå än ett fartyg.

#### Verksamhet som inte omfattas av koden

- 16.56 Det bör hamnanläggningens skyddsplan finnas detaljerad information om de förfaranden och skyddsåtgärder hamnanläggningen skall tillämpa vid samverkan med
1. ett fartyg som kommer från en hamn i en stat som inte är en fördragsslutande stat,
  2. ett fartyg som inte omfattas av denna kod, och
  3. fasta eller flytande plattformar eller flyttbara oljeborrplattformar till sjöss på plats.

#### Sjöfartsskyddsdeklarerationer

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

#### Kontroller, översyn och ändringar

- 16.58 Hamnanläggningens skyddsplan bör fastställa hur dess skyddschefer skall kontrollera skyddsplanens kontinuerliga effektivitet samt förfarandena för granskning, uppdatering och ändring av skyddsplanen.
- 16.59 Hamnanläggningens skyddsplan bör ses över efter beslut från hamnanläggningens skyddschef. Den bör dessutom ses över
1. om skyddsutredningen avseende hamnanläggningen ändras,
  2. om en oberoende översyn av skyddsplanen eller den fördragsslutande statens kontroll av hamnanläggningens sjöfartsskyddsorganisation leder till upptäckt av brister i sjöfartsskyddsorganisationen eller frågor rörande tillämpningen av väsentliga delar i den godkända skyddsplanen,
  3. efter säkerhetstillbud eller säkerhetshot som berör hamnanläggningen, och
  4. efter förändringar vad gäller ägandeförhållanden eller när det gäller driftkontrollen över hamnanläggningen.

- 16.60 Hamnanläggningens skyddschef kan rekommendera lämpliga ändringar i den godkända planen, efter en översyn av planen. Ändringar i planen
- .1 som skulle kunna leda till en grundläggande ändring av den antagna policyn för upprätthållandet av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen, och
  - .2 som avser borttagande, ändring eller utbyte av permanenta avspärningar, utrustning och system för sjöfartsskydd och övervakning osv., som tidigare ansetts vara väsentliga för upprätthållandet av sjöfartsskyddet i hamnanläggningen,
- bör tillställas den fördragsslutande stat som godkänt den ursprungliga skyddsplanen för beaktande och godkännande. Ett sådant godkännande kan ges av eller för den fördragsslutande statens räkning med eller utan ändring av förslaget. Efter godkännande av hamnanläggningens skyddsplan bör den fördragsslutande staten ange vilka förärandemässiga eller fysiska ändringar som skall lämnas in för godkännande.

#### **Godkännande av hamnanläggningens skyddsplan**

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

#### **Utlåtande om överensstämmelse för en hamnanläggning**

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

#### **17. HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSCHEF**

##### **Allmänt**

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

*Tillämpliga riktlinjer finns dessutom att tillgå i avsnitten 15, 16 och 18.*

18. UTBILDNING OCH ÖVNINGAR MED AVSEENDE PÅ EN HAMNANLÄGGNINGS SJÖFARTSSKYDD

**Utbildning**

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

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

#### Övningar

- 18.4 Syftet med övningar är att säkerställa att hamnanläggningens personal är kunnig inom allt skyddsarbete på alla skydds nivåer och när det gäller att identifiera alla skyddsrelaterade brister som behöver åtgärdas.
- 18.5 I syfte att säkerställa ett effektivt införande av bestämmelserna i hamnanläggningens skyddsplan bör övningar hållas minst var tredje månad, om inte särskilda omständigheter förutsätter annat. Vid dessa övningar bör samtidigt enskilda element i planen prövas, t.ex. de säkerhetshot som är upptagna i punkt 15.11.
- 18.6 Olika typer av övningar kan innebära att hamnanläggningens skyddschef deltar, i samarbete med berörda myndigheter i den fördragsslutande staten och rederiernas eller fartygens skyddschefer om så är tillämpligt, och dessa övningar bör hållas minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månader mellan två övningar. Begäran om gemensamt deltagande av rederiers och fartygs skyddschefer bör göras med hänsyn till sjöfartsskyddet och arbetet ombord. Vid sådana övningar bör kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder prövas. Dessa övningar kan vara
- .1 fullskaliga eller 'live',
  - .2 simuleringar eller seminarier eller
  - .3 kombinerade med andra övningar, t.ex. katastrofövningar eller andra övningar som anordnas av myndigheter i hamnstaten.
19. KONTROLL OCH CERTIFIERING AV FARTYG
- Inga ytterligare riktlinjer.*
-



Tillägg till del B

**Tillägg 1**

Formulär för sjöfartsskyddsdeklaration mellan ett fartyg och en hamnanläggning <sup>(1)</sup>

**SJÖFARTSSKYDDSDEKLARATION**

Fartygets namn:	
Fartygets hemort:	
IMO-nummer:	
Hamnanläggningens namn:	

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

.....  
(ange verksamheterna med tillämpliga uppgifter)

för följande skyddsnivåer

Skyddsnivå(er) för fartyget:	
Skyddsnivå(er) för hamnanläggningen:	

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

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

<sup>(1)</sup> Detta formulär till sjöfartsskyddsdeklaration är avsett för att ifyllas mellan ett fartyg och en hamnanläggning. Ifall sjöfartsskyddsdeklarationen skall gälla för två fartyg bör detta modellformulär ändras på lämpligt sätt.

Prop. 2012/13:110  
Bilaga 4

29.4.2004

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 129/89

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

Ort ..... , Datum .....

Undertecknat för

Hamnanläggningen:

fartyget:

*(Underskrift av hamnanläggningens skyddschef)*

*(Underskrift av fartygets befälhavare eller skyddschef)*

Undertecknande persons namn och titel

Namn:

Namn:

Titel:

Titel:

**Kontaktuppgifter**

*(fyll i tillämpliga delar)*

*(ange vilka telefonnummer, radiokanaler eller radiofrekvenser som skall användas)*

För hamnanläggningen	För fartyget
Hamnanläggning:	Befälhavare:
Hamnanläggningens skyddschef:	Fartygets skyddschef:
	Rederi:
	Rederiets skyddschef:

**Tillägg 2**

Formulär för hamnanläggningens deklaration om överensstämmelse

**DEKLARATION OM ÖVERENSSTÄMMELSE FÖR HAMNANLÄGGNING**

(Officiell stämpel)

(Staf)

Deklarationsnummer .....

Utfärdad enligt bestämmelserna i del B i

INTERNATIONELLA KODEN FÖR SKYDD OMBORD PÅ FARTYG OCH I HAMNANLÄGGNINGAR

(ISPS-KODEN)

Regeringen i .....  
(statens namn)

Hamnanläggningens namn: .....

Hamnanläggningens adress: .....

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

Passagerarfartyg

Höghastighetspassagerarfartyg

Höghastighetslastfartyg

Bulkfartyg

Oljetankfartyg

Kemikalietankfartyg

Gastankfartyg

Flyttbara oljeborrplattformar till sjöes

Annat lastfartyg än sådant som angivits här ovan

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

Utfärdad i .....  
(ange utfärdandeort)

Utfärdandedatum .....

.....  
(Namnteckning på den vederbörligen bemyndigade tjänsteman som utfärdar dokumentet)

.....  
(Myndighetens stämpel)

**PÅSKRIFT FÖR KONTROLLER**

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

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

FÖRSTA KONTROLL

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

ANDRA KONTROLL

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

TREDJE KONTROLL

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

FJÄRDE KONTROLL

Namnteckning .....  
(Bemyndigad tjänstemans namnteckning)

Ort .....

Datum .....

- Addendum to the Ship's certificate of fitness
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Cargo Ship Safety Radio Certificate
- Certificate of Fitness för Offshore Support Vessel
- Certificate of Fitness för the Carriage of Cangerous Chemicals in Bulk
- Certificate om godkänd säkerhetsorganisation (3 st)
- Certificate för kemikalietankfartyg
- DoC Stockholm Agreement
- DoC with the special requirements for Traditional Ships
- Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous good
- Dokument om godkänd säkerhetsorgansiation (2 st)
- Engine International Air Pollution Prevention Certificate
- Exemption Certificate
- Fartcertifikat (3 st)
- High-Speed Craft Safety Certificate
- Interim International Ship Security Certificate
- Interim Safety Management Certificate
- International Air Pollution Prevention Certificate
- International Anti-fouling Sustem Certificate
- International Certificate of Fitness för the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
- Int Load Line Certificate
- Int Load Line Exemption Certificate
- Int Oil Pollution Prevention Certificate, Form A
- Int Oil Pollution Prevention Certificate, Form B
- Int Sewage Pollution Prevention Certificate
- International Ship Security Certificate
- Int lastlinjecertifikat (fribordscertifikat)
- Intyg ang speciella krav för fartyg som transporterar farligt gods enligt Östersjöavtalet
- Nationella fartcertifikat
- Nationellt fribordscertifikat
- Nationellt passagerarfartygscertifikat
- Nationellt säkerhetscertifikat
- NSC, Fart, fribord och godkänd säkerhetsorganisation (5 st)
- NSC, Passagerarfartyg och godkänd säkerhetsorganisation (2 st)
- NSC, Passagerarfartyg, fribord och godkänd säkerhetsorganisation (2 st)
- Operativa villkor
- Passagerarfartygscertifikat (2 st)
- Passenger Ship Safety Certificate
- Permit to Operate High-Speed Craft

Prop. 2012/13:110  
Bilaga 5

- Safety Management Certificate
- Special Purpose Ship Safety Certificate
- Säkerhetscertifikat för fiskefartyg
- Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg
- Tillfälligt tillstånd för enstaka resa
- Tillstånd för icke turlistebundna anlöp i svenska och danska hamnar i Öresund

Certifikat som överlåtits till erkända organisationer, en jämförelse mellan dagsläget och efter en utökad överlåtelse

Prop. 2012/13:110  
Bilaga 6

Certifikat	Kommentar	Cert. Förkortn.	Vid rapportens avlämnande	Fr.o.m. 1/7-11 förutom ISSC
Dokument om godkänd säkerhetsorganisation (Internationellt)	Rederi	DOC	TS	TS
Fartcertifikat		FC	TS	TS
Certifikat om godkänd säkerhetsorganisation (Internationellt)		FC	TS	TS
		SMC	TS	TS
Internationellt Sjöfartsskyddscertifikat		ISSC	TS	Ö enligt förslag i denna proposition
Konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg		HSC	DEL	Ö
Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg		HEC	TS	Ö
Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg, 1994		HHC	TS	Ö
Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg, 2000		HHC2	TS	Ö
Fribordscertifikat nationellt/internationellt		HLC	Ö	Ö
Radiosäkerhetscertifikat		HRC	TS	Ö
Internationellt oljeskyddscertifikat (övriga fartyg)		IOPA	DEL	Ö
Internationellt oljeskyddscertifikat (oljetankfartyg)		IOPB	DEL	Ö
Internationella toalett-föreningsskyddscertifikatet		ISPP	Ö	Ö
Antifoulingcertifikat		AFS	Ö	Ö

Certifikat	Kommentar	Cert. Förkortn.	Vid rapportens avlämnande	Fr.o.m. 1/7-11
Försäkran om antifoulingssystem		AFSF	Ö	Ö
Farligt godsintyg		DG19	TS	Ö
Internationellt certifikat för fartyg vilka transporterar INF gods		INF	TS	Ö
Certifikat för gastankfartyg		HGC	DEL	Ö
Internationellt föreningscertifikat för transport av skadliga, flytande ämnen i bulk		HNLS	DEL	Ö
Internationellt Kemikalietankfartygs säkerhetscertifikat		HIBC	DEL	Ö
Dokument om överensstämmelse för transporter av begränsade mängder av skadliga flytande ämnen i bulk ombord supplyfartyg		HOSV	TS	Ö
Internationellt certifikat till förhindrande av luftföreningar		IAPP	Ö	Ö
Internationellt emissionsbegränsningscertifikat		EIAP	TS	Ö
Dokument om överensstämmelse för motor installationer		DOCE	TS	Ö
Passagerarfartygs-certifikat (Internationellt)		HPC	TS	TS
Stockholmsavtalet	Enbart passagerarfartyg	DSA	TS	TS
Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg, 1994		HHC	TS	TS



Certifikat	Kommentar	Cert. Förkortn.	Vid rapportens avkännande	Fr.o.m. 1/7-11
Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg, 2000	Enbart passage-rarfartyg	HHC2	TS	TS
Operativa villkor		OPV	TS	TS
Östersjöavtalet	Undantags- och ekvivalens-certifikat	OAVT	TS	TS
Dispenscertifikat för internationellt fribord		HLEX	TS	TS
Undantagscertifikat		HEX	TS	TS
Säkerhetscertifikat för passagerare med speciellt syfte		SPSS	TS	TS
Certifikat för likvärdighetsbedömning av marin utrustning		EQIP	TS	TS

TS = Avser certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen  
 DEL= Avser certifikat för vilka Transportstyrelsen genomför inledande besiktning och utfärdar första certifikat  
 Ö = Avser certifikat som har överlåtit till erkända organisationer

## Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska införas två nya paragrafer, 21 a och 21 b §§, samt närmast före 21 a § en ny rubrik av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### ***Erkännande av organisation och överlåtelse av tillsynsuppgifter***

##### *21 a §*

*Transportstyrelsen får fatta beslut om att erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.*

*Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att*

*1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, eller*

*2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.*

*Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.*

21 b §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter enligt 21 a §.*

Prop. 2012/13:110

Bilaga 7

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

## Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2013-02-08

**Närvarande:** F.d. justitierådet Leif Thorsson, f.d. regeringsrådet Lars Wennerström och justitierådet Per Virdesten.

### **Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten**

Enligt en lagrådsremiss den 31 januari 2013 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Ellika Eriksson.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 mars 2013.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Bildt, Ask, Larsson, Erlandsson, Hägglund, Carlsson, Borg, Adelson Liljeroth, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Hatt, Ek, Löf, Arnholm.

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd.

---

Regeringen beslutar proposition 2012/13:110 Överlåtelse av tillsyns-  
uppgifter inom sjöfarten.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EU-regler</b>
---------------------------	---	--

---

Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

21 b §

32004R0725