

# Sjöfartsskydd

En uppföljning av genomförandet  
av systemet för skydd mot  
grova våldsbrott gentemot sjöfarten

ISSN 1653-0942  
ISBN 91-85050-96-2  
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2006

## Förord

Trafikutskottet beslöt vid sammanträde den 31 maj 2005 att genomföra en uppföljning av den nya lagstiftning om sjöfartsskydd, som trädde i kraft den 1 juli 2004. Lagstiftningen, som har sin grund i såväl ett internationellt som EG-rättsligt regelverk, tillkom som en direkt följd av händelserna den 11 september 2001 i USA. Regelverket togs fram under mycket kort tid och det får anses ingripande för flera av de aktörer som berörs, framför allt rederier och hamnar. Av dessa skäl ansåg utskottet att uppföljningen skulle genomföras endast ett drygt år efter reglernas ikraftträdande. Vidare fann utskottet att det var värdefullt att redan på ett tidigt stadium få en överblick över den organisation och samordning mellan myndigheter och övriga aktörer som regelverket förutsätter.

Uppdraget lämnades till riksdagens utredningstjänst (RUT). Det har genomförts av utredaren Cecilia Persson – och såvitt avser avsnittet En internationell utblick – av utredaren Tomas Ordeberg. Trafikutskottets kansli liksom uppföljnings- och utvärderingsfunktionen inom RUT har biträtt i planeringen och genomförandet av uppföljningen. I den föreliggande rapporten redovisas resultatet av detta arbete.

Stockholm i januari 2006

*Claes Roxbergh*

Ordförande

*/Göran Nyström*

Kanslichef



# Innehållsförteckning

Förord.....	3
Innehållsförteckning.....	5
Sammanfattning .....	7
Inledning .....	9
Bakgrund.....	9
Syfte och inriktning.....	9
Genomförande och avgränsningar.....	10
Rapportens disposition .....	12
Det nya regelverket .....	13
Internationella regler .....	13
EG-förordningen om sjöfartsskydd.....	13
Sjöfartsskyddslagen och sjöfartsskyddsförordningen.....	14
Sjöfartsverkets instruktion.....	16
Säkerhetsskyddsförordningen .....	16
Lagen resp. förordningen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.....	16
Sjöfartsverkets föreskrifter .....	17
Kustbevakningens instruktion samt föreskrifter.....	18
Överenskommelse mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikskriminalpolisen samt Tullverket avseende rutiner för bestämmande av skyddsnivåer m.m. ....	18
Nytt direktiv från EU om ökat hamnskydd .....	19
Två nya utredningar på området för säkerhet och terrorismbekämpning .....	19
Hur har systemet för sjöfartsskydd genomförts?.....	21
Sjöfartsverket .....	22
Rikspolisstyrelsen .....	25
Polismyndigheterna.....	27
Kustbevakningen.....	27
Tullverket.....	30
Hamnarna.....	31
Rederinäringen .....	37
Kostnader för genomförandet av de nya reglerna hos några aktörer.....	38
Personalmässiga konsekvenser på grund av det nya regelverket.....	41
Tillsyn .....	42
En sammanfattning av aktörernas synpunkter.....	42
Hur samordningen mellan några berörda aktörer är organiserad .....	44
Beslut om skyddsnivå .....	45
Förhandsanmälan från ankommande fartyg .....	50
Hur samordningen uppfattas av de tillämpande aktörerna .....	52
Övriga myndigheter och organ.....	54

Reglerna om begränsat tillträde till hamnanläggningar – några konsekvenser .....	56
Allmänhetens tillträde till svenska hamnanläggningar .....	56
Besättningens möjligheter att gå i land.....	57
Andra konsekvenser .....	59
En internationell utblick .....	60
Danmark .....	60
Tyskland.....	65
Nederländerna .....	68
Polen.....	71
Slutsatser och kommentarer .....	74
Referenser.....	83
<i>Bilaga 1</i>	
Trafikuskottets uppdrag.....	87
<i>Bilaga 2</i>	
Till ansvarig för sjöfartsskyddsfrågorna inom länspolismyndigheten.....	88

## Sammanfattning

Till följd av händelserna den 11 september 2001 i USA tog den internationella sjöfartsorganisationen International Maritime Organization (IMO) initiativ till ett arbete för att söka förhindra motsvarande brottsliga handlingar inom sjöfarten. Redan ett år senare, i december 2002, antogs inom IMO ett omfattande regelverk om skydd för fartyg och hamnanläggningar. Genom EG-förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar har flertalet av de nya skyddsbestämmelserna införlivats i gemenskapsrätten med bindande regler för EU:s medlemsländer.<sup>1</sup> I Sverige har tagits fram ytterligare föreskrifter i form av lagen respektive förordningen om sjöfartsskydd.<sup>2</sup> Både EG-förordningen och de svenska föreskrifterna trädde i kraft den 1 juli 2004.

Trafikutskottet har beslutat att följa upp det nya systemet för sjöfartsskydd. Uppdraget att genomföra uppföljningen har lämnats till riksdagens utredningstjänst (RUT). I uppdraget har ingått att kartlägga hur systemet har genomförts och hur genomförandet fortlöper i olika avseenden. Enligt utskottet var det angeläget att systemet – såsom det utformats och tillämpas i Sverige – följs upp och utvärderas eftersom detta i flera avseenden får anses ingripande för en rad intressenter; staten och dess myndigheter, många kommuner, företagen och de anställda i sjöfartssektorn samt godstransportköpare och passagerare inom sjöfarten. Från vissa håll inom sjöfartsnäringen uttrycktes också farhågor inför den då förestående omställningen samtidigt som det fanns indikationer på att alla delar i systemet ännu inte var i full funktion med en balanserad skyddsnivå mellan olika delar i transportkedjan.

Eftersom det nya regelverket togs fram under en relativt kort tidsperiod fick berörda myndigheter och övriga aktörer inte någon längre tid på sig för att kunna uppfylla de nya krav som ställdes. På kort tid fick således aktörerna lägga ned ett omfattande arbete inom sina respektive verksamheter.

Innan det nya systemet kan anses vara helt genomfört återstår en del arbete. De föreskrifter som krävs för att polisen skall kunna förordna sjöfartsskyddskontrollanter har ännu inte tagits fram av Rikspolisstyrelsen. I avsaknad av dessa föreskrifter har polisen inte kunnat förordna några kontrollanter, och därmed har inte heller några kontroller kunnat genomföras. Övningar i sjöfartsskydd har genomförts på vissa håll medan man på andra håll inte haft några övningar ännu. Någon övning på central nivå har inte genomförts ännu. Planering för övningar pågår dock på olika håll hos aktörerna. Utbildning och information har i viss utsträckning, främst i samband med reglernas ikraftträdande, genomförts men ytterligare utbildning och information efterfrågas från

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

<sup>2</sup> Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd samt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd.

flera håll. Det råder i vissa fall oklarheter när det gäller kommunikationsvägarna mellan myndigheter och mellan myndigheter och övriga aktörer.

Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och Tullverket är de myndigheter som skall samordna sina verksamheter när det gäller sjöfartsskyddet. På central nivå har dessa myndigheter tagit fram skriftliga rutiner för bl.a. beslut om skyddsnivåer. Vissa kommunikationsvägar är emellertid ännu inte fastställda. Inom Sjöfartsinspektionen pågår arbete med att ta fram ytterligare rutiner för detta. Från polismyndigheterna har i vissa fall uttryckts en osäkerhet när det gäller det nya regelverket. Särskilda föreskrifter eller rutiner om hur samverkan på lokal nivå skall bedrivas saknas hos flertalet polismyndigheter, som inväntar Rikspolisstyrelsens föreskrifter och ytterligare rutiner. Hamnarna säger sig i några fall inte känna till hur polismyndighets beslut om förhöjd skyddsnivå skall komma hamnen till del. Hamnar och rederinäring anser sig inte ha fått tillräcklig information och känner därför inte till vilka olika roller och uppgifter myndigheterna egentligen har om en hotsituation skulle uppkomma. Dessa aktörer efterlyser också något slag av nationell handlingsplan när det gäller samordningen både inom landet och i förhållande till grannländerna.

De nya reglerna om begränsat tillträde till hamnanläggningar har inneburit en rad olika konsekvenser. Allmänhetens tillträde till hamnarna har förhindrats eller försvårats men några indikationer på ett mera utbrett missnöje med detta har inte framkommit. Initialt har det i några fall förekommit att besättningsmedlemmar blivit nekade eller haft problem med att få gå iland i en svensk hamn. När det gäller besättningsens möjligheter att gå i land utomlands, förekommer det dock fortfarande att medlemmar ur besättningen nekas att gå i land eller får problem på annat sätt. Tjänstemän från Kustbevakningen har fortfarande i enstaka fall problem med att få tillträde till en hamnanläggning. Arbetsmiljön för dem som verkar inom en hamn har enligt uppgift blivit bättre. Numera får endast behöriga personer finnas inom hamnområde, och ett resultat av detta är att antalet stölder har minskat.

Några indikationer på att balansen mellan olika transportslag skulle ha rubbats i någon nämnvärd utsträckning har inte kommit fram vid de intervjuer och samtal som genomförts med olika företrädare inom sjöfartsnäringen. Denna fråga har det därför inte funnits anledning att närmare undersöka.

Reglerna för sjöfartsskydd har genomförts på olika sätt i andra europeiska länder, främst beroende på skillnader i hur hamn- och sjöfartsverksamhet regleras. I flera länder där sådan verksamhet är föremål för tillsyn från statliga myndigheter, har ny lagstiftning införts i syfte att genomföra reglerna för sjöfartsskydd. I andra länder har ansvaret för att genomföra reglerna åvilat regionala eller kommunala beslutsorgan. De kostnader som genomförandet av reglerna medför bärs i majoriteten av länderna av berörda hamnar, rederier och fartygsägare.



# Inledning

## Bakgrund

### **Kort om trafikutskottets uppdrag**

Trafikutskottet beslutade den 30 maj 2005 att låta genomföra en uppföljning av det nya systemet för sjöfartsskydd som infördes den 1 juli 2004 samt att detta uppdrag skulle lämnas till riksdagens utredningstjänst (RUT). I uppdraget ingår att kartlägga hur systemet har genomförts och hur genomförandet fortlöper i olika avseenden. En beskrivning av uppdraget i dess helhet finns i bilaga 1.

### **Trafikutskottets tidigare ställningstaganden i frågor om sjöfartsskydd**

Vid tillämpningen av det nya regelverket förutsatte utskottet att det skulle eftersträvas en balans mellan å ena sidan intresset av ett förstärkt sjöfartsskydd och å andra sidan ett system som är kostnadseffektivt och som inte inverkar negativt på varors fria rörlighet eller näringslivsutvecklingen i landet (bet. 2003/04:TU3 s. 9). Utskottet ansåg det vidare eftersträvansvärt att tillsynen av det nya regelverket skulle utföras på ett effektivt sätt och med minsta möjliga olägenhet för rederierna och hamnanläggningarna (bet. 2003/04:TU13 s. 10–11).

När det gäller undersökning av personer och egendom ansåg utskottet det vara viktigt att sådana står i proportion till den faktiska hotbilden och att undersökningarna utförs med beaktande av den personliga integriteten (bet. 2003/04:TU13 s. 11). Likaså ansåg utskottet att det måste finnas en rätt att inspektera hytter, men betonade samtidigt vikten av att denna möjlighet tillämpas med respekt och omdöme, dvs. i praktiken endast när det finns indikationer av något slag (a.a. s. 14–15).

Beträffande kostnaderna för det nya systemet fann utskottet det rimligt att detta skulle vara självfinansierande, dvs. den som skyddas och drar nytta av det nya regelverket bör också stå för uppkomna kostnader (a.a. s. 18–19). I samband härmed förutsatte utskottet att regeringen återkommer till riksdagen och lämnar en närmare redovisning av de ekonomiska konsekvenserna för det stärkta sjöfartsskyddet liksom konsekvenserna för olika inblandade vad gäller bl.a. skyddet av den personliga integriteten (a.a. s. 20).

## Syfte och inriktning

Det nya regelverket innebär en rad effekter för rederier och hamnanläggningar, däribland kostnader för utbildning, framtagande av skyddsplaner, anläggningar för fysiskt skydd samt tillsyn. Enligt trafikutskottet är det därför angeläget att systemet – såsom det utformats och tillämpas i Sverige – följs upp

och utvärderas eftersom detta i flera avseenden får anses ingripande för en rad intressenter; staten och dess myndigheter, många kommuner, företagen och de anställda i sjöfartssektorn samt godstransportköpare och passagerare inom sjöfarten. Från vissa håll inom sjöfartsnäringen uttrycktes också farhågor inför den då förestående omställningen samtidigt som det fanns indikationer på att alla delar i systemet ännu inte var i full funktion med en balanserad skyddsnivå mellan olika delar i transportkedjan.

Följande frågeställningar skall enligt utskottet särskilt belysas:

- Hur har det nya regelverket hittills genomförts och hur fortlöper genomförandet hos aktörerna?
- Vilket arbete bedrivs i dag ute bland aktörerna och vad återstår att göra för att systemet skall anses genomfört?
- Vilka kostnader har vissa av aktörerna haft på grund av det nya regelverket?
- Hur ser situationen ut när det gäller undersökning av personer och egendom respektive tillsyn?
- Hur är samordningen mellan berörda aktörer organiserad när det gäller en förändring av skyddsnivån och hur uppfattar aktörerna att denna samordning fungerar?
- Vilka andra myndigheter eller organ kan komma att bli involverade i frågor om sjöfartsskydd?
- Hur har tillträdet till hamnanläggningarna förändrats genom de nya bestämmelserna?
- Har systemet för sjöfartsskydd rubbat balansen mellan de olika transportslagens förutsättningar?
- Hur har systemet med sjöfartsskydd genomförts i våra grannländer Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen?

Avslutningsvis har utskottet, när det gäller uppföljningen, framhållit att ett brett angreppssätt är viktigt för att man härigenom skall kunna fånga upp problem eller oklarheter som inte har framkommit tidigare på ett samlat sätt.

## Genomförande och avgränsningar

I enlighet med trafikutskottets uppdrag har arbetet inriktats på att kartlägga hur genomförandet av de nya reglerna för sjöfartsskydd fortlöper och i vilken utsträckning enhetliga, tydliga och tillräckliga riktlinjer har utfärdats och tillämpas av berörda aktörer på området. Vidare har arbetet inriktats på att undersöka hur samordningen mellan berörda myndigheter är organiserad och hur den fungerar. Det begränsade tillträde till hamnanläggningar som de nya reglerna resulterat i har också undersökts. En kartläggning har gjorts av hur Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen har genomfört de nya reglerna samt hur finansieringen av skyddet ser ut i dessa länder. De slutsatser och

kommentarer som uppföljningen har gett upphov till redovisas under särskilt avsnitt.

Projektet har letts av trafikutskottets kansli med biträde av riksdagens utredningstjänst. För genomförande av projektet har ett antal intervjuer med företrädare för berörda myndigheter samt andra berörda aktörer gjorts. Ett antal av dessa intervjuer har skett vid ett personligt besök. Övriga intervjuer har skett per telefon.<sup>3</sup> Slutligen har en enkät skickats ut per e-post till samtliga polismyndigheter, se bilaga 2.

Vid redovisningen av det som framkommit vid de olika intervjuerna har endast sådant som bedömts vara relevant och av vikt för de frågor som uppdraget omfattar tagits med.

Företrädare för Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Polismyndigheterna i Västra Götaland, Skåne samt Blekinge län, Kustbevakningen, Tullverket, Sveriges Hamnar, hamnarna i Göteborg, Ystad och Karlskrona, Sveriges Redareförening samt Stena Lina Scandinavia AB har beretts tillfälle att faktagranska och lämna synpunkter på de delar av rapporten som berör respektive aktör.

Utöver Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och Tullverket finns det ytterligare aktörer som på olika sätt kan bli involverade i frågor som hänger ihop med sjöfartsskyddet. En kort presentation av dessa myndigheter och deras uppgifter finns på s. 55. Någon undersökning av hur kommunikationsvägarna mellan dessa myndigheter och de fyra ”stora” myndigheterna är avsedda att fungera har inte genomförts.

Undersökningen av hur samordningen fungerar när det gäller ett beslut om skyddsnivå har begränsats till hur parterna i en överenskommelse om bestämmande av skyddsnivåer har uppfyllt sina åtaganden, på vilket sätt de har gjort detta samt vad som enligt de inblandade fortfarande återstår för att få tillstånd en väl fungerande samordning.

Några starkare indikationer på en rubbning av balansen mellan de olika transportslagen har inte framkommit under arbetet med uppföljningen. Det har därför inte funnits anledning att närmare undersöka denna fråga, se mera om detta i avsnittet Slutsatser och kommentarer, s. 76.

I det internationella avsnittet begränsas beskrivningen till det organisatoriska ramverket för arbetet med sjöfartsskydd i de undersökta länderna samt hur de merkostnader som genomförandet medfört har fördelats bland de aktörer som påverkas av den nya lagstiftningen. Därutöver lämnas endast kortfattad information om hur hamnväsendet är uppbyggt och hur kostnader för olika aktiviteter med anknytning till hamnverksamhet, avseende t.ex. infrastruktur i hamnområde, fördelas mellan hamnmyndigheter och det allmänna. En övervägande del av faktauppgifterna i avsnitten om hamnväsendets struktur har hämtats från European Sea Ports Organisation's *Factual Report on the European Port Sector* (publicerat i mars 2005).

---

<sup>3</sup> Vilka företrädare som intervjuats framgår av referensförteckningen.

## Rapportens disposition

I rapportens första avsnitt beskrivs det regelverk som hittills har tagits fram på området för sjöfartsskydd. Här redovisas också i korthet två nyligen utkomna rapporter på området för säkerhet och terrorismbekämpning.

I det andra avsnittet redogörs för hur myndigheter och övriga aktörer har genomfört det nya systemet samt vad som återstår för dessa att göra för att systemet skall anses vara helt genomfört. Därefter följer en redovisning av hur samordningen mellan myndigheter och mellan myndigheter och hamnar är organiserad. Reglerna om tillträde till hamnanläggningar och några konsekvenser av dessa beskrivs i ett därpå följande avsnitt.

I avsnittet En internationell utblick beskrivs det organisatoriska ramverket för arbetet med sjöfartsskydd i länderna Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen samt hur de merkostnader som genomförandet medfört i dessa länder har fördelats bland de aktörer som påverkas av den nya lagstiftningen.

I ett avslutande avsnitt finns de slutsatser och kommentarer som uppföljningen gett upphov till.

# Det nya regelverket

## Internationella regler

Till följd av händelserna den 11 september 2001 i USA tog den internationella sjöfartsorganisationen International Maritime Organization (IMO) initiativ till ett arbete för att söka förhindra motsvarande brottsliga handlingar inom sjöfarten. Vid en diplomatkonferens inom IMO den 9–13 december 2002 antogs ett omfattande regelverk om skydd för fartyg och hamnanläggningar. Regelverket togs i huvudsak in som ett nytt kapitel i the International Convention for the Safety of Life at Sea (*SOLAS-konventionen*).<sup>4</sup> Till det nya kapitlet (XI-2) fogades en kod, the International Ship and Port Facility Security Code – den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (*ISPS-koden*).

Vid samma diplomatkonferens antogs också en resolution, som rör bl.a. fartygspersonalens möjlighet att gå i land.<sup>5</sup> Vid ett möte inom den Europeiska byrån för sjösäkerhet (EMSA)<sup>6</sup> togs denna fråga upp på nytt och ett cirkulär, som ger specifika riktlinjer om hur sjöfartsskyddsreglerna skall implementeras i förhållande till bland annat personalens möjligheter att gå i land utarbetades.<sup>7</sup>

## EG-förordningen om sjöfartsskydd

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (*EG-förordningen*) införlivas flertalet av de nya skyddsbestämmelserna i gemenskapsrätten med bindande regler för EU:s medlemsländer. Syftet med EG-förordningen är att tillhandahålla en grund för en harmoniserad tolkning och ett harmoniserat genomförande av IMO:s regler om ökat sjöfartsskydd. EG-förordningens räckvidd är begränsad till skyddsåtgärder ombord på fartyg och till samverkan mellan fartyg och hamn i s.k. hamnanläggningar.

Den nya regleringen är konstruerad så att IMO:s sjöfartsskyddsregler utgör bilagor till EG-förordningen.<sup>8</sup> EG-förordningen innehåller ett antal viktiga

<sup>4</sup> 164 länder är anslutna till SOLAS-konventionen.

<sup>5</sup> Conference resolution 11 (adopted on 12 December 2002) Human-element-related aspects and shore leave for seafarers.

<sup>6</sup> EMSA, the Maritime Safety Committee, är ett EU-organ.

<sup>7</sup> The Maritime Safety Committee at its seventy-eight session (12 to 21 May 2004), MSC/Circ. 1112, 7 June 2004, Shore Leave and Access to Ships under the ISPS-Code.

<sup>8</sup> Tre av de nya bestämmelserna i SOLAS-konventionen, reglerna om automatiskt identifikationssystem (Automatic Identification System, AIS), IMO-identifikationsnummer samt fartygshistorik, har inte införts i EG-förordningen. I stället avses dessa regler bli införda genom ändringar i det s.k. övervakningsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG) respektive i direktivet om hamnstatskontroll (rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg).

tillägg och utvidgningar i förhållande till IMO:s regelverk. En sådan skillnad mellan IMO:s regler och EG-förordningen är, att förordningen utökar tillämpningsområdet när det gäller vilka slags fartyg som skall omfattas av de nya reglerna. En annan skillnad mellan regelverken är att del B, som i ISPS-koden utgörs av rekommendationer, i vissa fall behandlas som bindande i EG-förordningen.<sup>9</sup> En tredje skillnad innebär att kommissionen enligt EG-förordningen har rätt att utöva tillsyn över medlemsländernas införlivande av förordningen.<sup>10</sup>

De fördragsslutande staterna har enligt bestämmelserna i EG-förordningen olika typer av ansvar, vilket bl.a. omfattar<sup>11</sup>

- fastställande av lämplig skyddsnivå,
- godkännande av fartygets skyddsplan,
- kontroll av att fartygen uppfyller kraven i bestämmelserna samt utfärdande av 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,
- godkännande av hamnanläggningens skyddsplan,
- utförande av kontrollen av efterlevnaden,
- prövning av godkända planer, och
- information till IMO samt sjöfartsnäringsen.

För att genomföra dessa skyddsskyldigheter har staten enligt EG-förordningen möjlighet att utnämna en utsedd myndighet som underställs regeringen för att genomföra dessa skyldigheter.<sup>12</sup>

## Sjöfartsskyddslagen och sjöfartsskyddsförordningen

Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd (*sjöfartsskyddslagen*) samt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd (*sjöfartsskyddsförordningen*) är avsedda att utgöra komplement till EG-förordningen.

I sjöfartsskyddslagen finns bestämmelser om bl.a. vem som skall besluta om vilken skyddsnivå som skall gälla för fartyg och hamnanläggningar, undersökning av personer och egendom, straff för den som inte genomför sjöfartsskyddet på det sätt som anges i EG-förordningen eller på annat sätt bryter mot bestämmelserna i denna förordning. Lagen innehåller också sedan den 1 januari 2006 en bestämmelse som möjliggör för tillsynsmyndigheten inom sjöfartsskyddet att vidta åtgärder mot svenska fartyg som har brister i sitt

<sup>9</sup> Se artikel 3.5 förordning (EG) nr 725/2004.

<sup>10</sup> Se artikel 9.4 förordning (EG) nr 725/2004.

<sup>11</sup> Se artikel 1.6 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

<sup>12</sup> Se artikel 1.7 i bilaga 3 till samma förordning.

sjöfartsskydd.<sup>13</sup> I övrigt innehåller lagen kompletterande tillsynsregler, bestämmelser om avgifter för sjöfartsskyddet etc.

I sjöfartsskyddsförordningen finns ytterligare kompletterande bestämmelser, som t.ex. att Sjöfartsverket utgör sambandspunkt och är behörig sjöfartsskyddsmyndighet. Vidare regleras frågor om de olika myndigheternas skyldighet att biträda vid tillsynen på begäran av tillsynsmyndigheten.

### **Beslut om skyddsnivå**

Det är Rikspolisstyrelsen som efter hörande av Sjöfartsverket och Kustbevakningen fattar beslut om vilken skyddsnivå som skall gälla för ett fartyg eller en hamnanläggning.<sup>14</sup> Om något beslut inte fattas råder den lägsta skyddsnivån.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen fatta beslut utan att Sjöfartsverket och Kustbevakningen har hörts. Beslutet skall dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Sjöfartsverket och Kustbevakningen har hörts. I brådskande fall får också polismyndighet fatta beslut om skyddsnivå utan att höra Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Polismyndighetens beslut skall i sådant fall underställas Rikspolisstyrelsen som, efter att ha hört Sjöfartsverket och Kustbevakningen, utan dröjsmål skall pröva om beslutet skall bestå.

När den högsta skyddsnivån gäller får såväl Rikspolisstyrelsen som Sjöfartsverket och Kustbevakningen fatta beslut om att ytterligare åtgärder än de som anges i ett fartygs eller en hamnanläggnings skyddsplan skall vidtas. Innan ett sådant beslut fattas skall den beslutande myndigheten ha hört de båda andra myndigheterna.

### **Undersökning av personer och egendom**

Enligt 13–16 §§ sjöfartsskyddslagen får – för att förebygga brott som utgör fara för säkerheten i samband med sjöfarten – den som uppehåller sig på ett fartyg eller i en hamnanläggning kroppsvisiteras. För samma ändamål får väska, fordon, gods, rum eller annat slutet förvaringsställe på fartyget eller inom hamnanläggningen undersökas. Sådana undersökningar skall ske i den omfattning som anges i skyddsplanen för fartyget eller hamnanläggningen. Det är rederiet och hamnanläggningsinnehavaren som ansvarar för att undersökningarna sker i den omfattning som följer av skyddsplanerna för fartyget respektive hamnanläggningen. Undersökningarna skall bekostas av rederiet respektive hamnanläggningsinnehavaren.<sup>15</sup> Det är således den individuella skyddsplanen som bestämmer när en kroppsvisitation eller annan undersökning skall ske. Till exempel kan det i en skyddsplan finnas föreskrivet att fem procent av alla passagerare som går ombord skall kontrolleras.

---

<sup>13</sup> Se 9 a § sjöfartsskyddslagen.

<sup>14</sup> Se 3 § sjöfartsskyddslagen.

<sup>15</sup> Se 13–15 §§ samma lag.

Enligt 16 § samma lag får kroppsvisitation och annan undersökning – med vissa undantag<sup>16</sup> – utföras av polisman, tjänsteman vid Kustbevakningen eller annan särskilt utsedd person som förordnats av polismyndighet. Om personer och egendom undersöks av annan sådan särskilt utsedd person skall arbetet utföras under polismans ledning. Tullverket är skyldigt att på begäran bistå polismyndigheten, om det behövs för att en undersökning skall kunna utföras. Rederiet eller hamnanläggningsinnehavaren skall biträda polismyndigheten eller Kustbevakningen i det praktiska kontrollarbetet om det behövs.

## Sjöfartsverkets instruktion

I 1 § 16 *förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket* anges att verkets huvuduppgifter bl.a. är att utöva tillsyn över sjöfartsskyddet samt att ha samordningsansvaret för sjöfartsskyddsarbetet. Av 13 § samma förordning framgår att chefen för Sjöfartsinspektionen ansvarar för och beslutar om föreskrifter i enskilda fall i frågor om bl.a. sjöfartsskydd samt tillsyn över efterlevnaden av sådana föreskrifter och beslut.

## Säkerhetsskyddsförordningen

Sedan den 1 september 2005 har polisen enligt 26 och 27 a §§ *säkerhetsskyddsförordningen (1996:633)* möjlighet att göra registerkontroll i fråga om den som skall förordnas som sjöfartsskyddskontrollant. Sådan kontroll får endast göras om den som säkerhetsprövningen avser kan antas komma att förordnas. Beslut om registerkontroll tas av den myndighet som förordnar personen i fråga.

## Lagen resp. förordningen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Av 1 § 15 *lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning* framgår att Kustbevakningen har brottsförebyggande och brottsbekämpande uppgifter inom ramen för sjöfartsskyddet.

I *förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning* finns ytterligare föreskrifter när det gäller Kustbevakningens medverkan på området för sjöfartsskydd.

---

<sup>16</sup> Kontroll av gods som står under tullövervakning enligt artikel 37 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen skall ske i samråd med Tullverket.



## Sjöfartsverkets föreskrifter

Med stöd av bestämmelser i sjöfartsskyddsförordningen har Sjöfartsverket beslutat om *föreskrifter om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13)*<sup>17</sup> samt *tillkännagivande (SJÖFS 2004:14) av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd*.

Föreskrifterna om sjöfartsskydd reglerar frågor om kontaktpunkt och tillhandahållande av skyddsinformation, sjöfartsskyddsdeklaration, skyddsutredningar, skyddsplaner, IMO-identifikationsnummer, handling med fartygs-historik samt tillsyn.

Tillkännagivandet av Kustbevakningens uppgifter reglerar Kustbevakningens medverkan som kontaktpunkt gentemot sjöfarten i arbetet med sjöfartsskydd<sup>18</sup>, Kustbevakningens och Sjöfartsverkets skyldigheter gentemot varandra och med anledning av denna medverkan samt frågan om Kustbevakningens rätt till ersättning för medverkan som kontaktpunkt. Överenskommelsen (som finns intagen i tillkännagivandet) mellan parterna gäller till och med den 30 juni 2006 och förlängs till att gälla tills vidare om inte skriftlig uppsägning sker ett år före avtalstidens utgång.

*Kustbevakningens uppgifter* enligt överenskommelsen är bl.a. följande.

- Kustbevakningen skall ta emot den information, som fartyg lämnar enligt EG-förordningen bilaga 1 regel 9.2.1–5, samt en övergripande beskrivning av fartygets last och vilken hamnanläggning fartyget skall anlöpa (punkt 2).
- För det fall information från ett fartyg inte lämnas eller lämnas ofullständigt, skall Kustbevakningen kräva att fartyget åtgärdar denna brist (punkt 3).
- Om fartyget vägrar att lämna information är Kustbevakningen bemyndigad att kräva att fartyget fortsätter till en av Kustbevakningen angiven plats på Sveriges sjöterritorium (punkt 4).
- Kustbevakningen skall svara för information till och ta emot information från fartyg som meddelat sin avsikt att gå in på svenskt sjöterritorium (punkt 5).

*Kustbevakningens skyldigheter* enligt samma överenskommelse är att se till att en kontaktpunkt är tillgänglig för mottagande av information från fartyg och för förmedlande av råd och information. *Sjöfartsverkets skyldigheter* i överenskommelsen består av att verket kostnadsfritt skall delta med lärare/föreläsare i utbildningen av den personal vid Kustbevakningen, som skall vara Kustbevakningens resurspersoner i arbetet med sjöfartsskydd.

<sup>17</sup> Den 12 januari 2005 beslutade Sjöfartsverket om ändring i denna föreskrift (se SJÖFS 2005:3). Ändringen avsåg 35 § och Sjöfartsverkets rätt att ta ut en avgift för sin tillsyns-verksamhet. Denna bestämmelse fanns inte när de första besiktningarna av hamnanläggningarna och fartygen gjordes och dessa gjordes därmed utan kostnad för de berörda.

<sup>18</sup> Uppgifter enligt artikel 6 och regel 7.2 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004.

## Kustbevakningens instruktion samt föreskrifter

Den 1 december 2005 fick Kustbevakningen en ny instruktion för sin verksamhet.<sup>19</sup> Av 5 § i den nya instruktionen framgår att Kustbevakningen skall vara kontaktpunkt för sjötrafiken i fråga om förhandsanmälningar enligt föreskrifter om gränskontroll avseende personer och enligt överenskommelse med annan myndighet. En sådan överenskommelse har ingåtts mellan Kustbevakningen och Sjöfartsverket. Överenskommelsen finns intagen i *Sjöfartsverkets föreskrifter om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13)*, se ovan.

Med stöd av bestämmelser i verksförordningen (1995:1322) har Kustbevakningen beslutat om mindre tillägg i sin arbetsordning.<sup>20</sup> Man har vidare beslutat om *föreskrifter om uppgifter vid Kustbevakningens kontaktpunkt Swedish Maritime Clearance vid Region Nord*.<sup>21</sup> I dessa föreskrifter finns bl.a. bestämmelser om ansvarsfördelning vad gäller de uppgifter som ankommer på Kustbevakningen med anledning av myndighetens medverkan som kontaktpunkt gentemot sjöfarten i frågor som avser sjöfartsskydd. – Kustbevakningen har inga egna föreskrifter när det gäller behörigheten att ta emot förhandsanmälningar från ankommande fartyg. Denna finns reglerad i Sjöfartsverkets tillkännagivande som redovisats i föregående stycke.

## Överenskommelse mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikskriminalpolisen samt Tullverket avseende rutiner för bestämmande av skyddsnivåer m.m.<sup>22</sup>

I överenskommelsen finns rutiner för samarbetet mellan berörda myndigheter när det gäller bedömning av hotbilder och beslut om skyddsnivå. Enligt överenskommelsen är Rikskriminalpolisen, Kustbevakningen och Sjöfartsinspektionen överens om att Tullverkets verksamhet kan komma att påverkas av de beslut, som kan komma att fattas om skyddsnivåer och att det för Tullverkets verksamhet därför är av betydelse att verket hålls informerat i dessa frågor.

Se mera om överenskommelsen i avsnittet Hur samordningen mellan några berörda aktörer är organiserad, se s. 44.

---

<sup>19</sup> Se förordningen (2005:742) med instruktion för Kustbevakningen.

<sup>20</sup> Kustbevakningens föreskrifter och allmänna råd om arbetsordning för Kustbevakningen; Serie: Personal, Nr 1/05.

<sup>21</sup> Kustbevakningens föreskrifter och allmänna råd om Kustbevakningens föreskrifter om uppgifter vid Kustbevakningens kontaktpunkt Swedish Maritime Clearance vid Region Nord; Serie: Sjö, Nr 1/05.

<sup>22</sup> Överenskommelsen, i form av en skrivelse från Sjöfartsinspektionen till de övriga tre myndigheterna, är daterad den 16 juni 2004.

## Nytt direktiv från EU om ökat hamnskydd

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd* utgör ett andra steg i den europeiska unionens arbete för att hindra att sjöfarten utsätts för allvarlig våldsbrottslighet. Direktivet syftar till att skydda hamnar i sin helhet och inte bara de delar som berör samverkan mellan fartyg och hamn (hamnanläggningen). Direktivet skall vara genomfört i medlemsstaterna senast den 15 juni 2007.

De nya bestämmelserna om hamnskydd bygger på IMO:s regelverk om sjöfartsskydd som inom EU harmoniserats genom den tidigare presenterade EG-förordningen 725/2004. Sjöfartsskyddet innebär, som tidigare redovisats, att ett såväl organisatoriskt som fysiskt skydd i form av olika åtgärder skall upprättas för att förebygga grova våldsbrott mot sjöfartsnäringen. Hamnskyddet innebär att ett i stort sett motsvarande skydd skall utarbetas och införas inom hamnområdena för att skydda hamnarna och deras samverkan med inlandet.

Under hösten 2005 har man inom Näringsdepartementet utarbetat en promemoria med *förslag till en ny lag om hamnskydd*.<sup>23</sup> Den föreslagna lagen om hamnskydd kommer att kompletteras med en ny förordning om hamnskydd. Därutöver kommer detaljerade bestämmelser i hamndirektivet att genomföras i Sjöfartsverkets föreskrifter.<sup>24</sup>

## Två nya utredningar på området för säkerhet och terrorismbekämpning

### **Försvarsberedningens rapport En strategi för Sveriges säkerhet (Ds 2006:1)**

Försvarsberedningen är ett forum för konsultationer mellan regeringen och representanter för de politiska partierna i riksdagen. Strävan är att nå en så bred enighet som möjligt om hur Sveriges säkerhets- och försvarspolitik långsiktigt skall utformas. Utifrån detta samråd utformar regeringen sina förslag till riksdagen.

Försvarsberedningen lämnade den 15 januari 2006 ett förslag på en strategi för en samlad syn på säkerhet. Strategin är resultatet av en lång process där synen på säkerhet gradvis har förändrats. Den tar ett samlat grepp om säkerhetsområdet och konstaterar att hoten mot och målen för vår säkerhet, samt våra medel för att stärka säkerheten är mer komplexa och mångdimensionella i dag än tidigare. Därigenom berör vår politik för säkerhet flera sektorer och aktörer. Detta ställer förändrade krav på det sätt som vi arbetar med säkerhet, såväl kontinuerligt som under en kris. Det får konsekvenser för samordning och ledning, resursanvändning, underrättelseverksamhet, forskning, informa-

<sup>23</sup> Se Ds 2005:49.

<sup>24</sup> A.a. s. 7.

tionshantering samt frågor rörande robusthet. Rapporten innehåller därför även förslag till reformer med konsekvenser för såväl Regeringskansliet som centrala myndigheter.

### **Stödutredningens betänkande Polisens behov av stöd i samband med terrorismbekämpning (SOU 2005:70)**

Av Stödutredningens betänkande framgår att utredningens huvudfråga har varit att överväga vilket stöd polisen kan behöva, särskilt från Försvarsmakten, när det gäller att förhindra och ingripa mot terroristaktioner och andra sådana omfattande brottsliga angrepp på samhället. Utredningen konstaterar bl.a. att det finns situationer i samband med bekämpning av terrorism och andra sådana omfattande brottsliga angrepp på samhället där polisen har behov av stöd från andra statliga myndigheter, främst, men inte bara, från Försvarsmakten. Utredningen har i sitt betänkande lämnat ett förslag till lag om stöd till polisen i samband med bekämpning av terrorism och annan liknande svår brottslighet.

## Hur har systemet för sjöfartsskydd genomförts?

**Sammanfattning:** På kort tid lades ett omfattande arbete ned av berörda aktörer. Innan det nya systemet kan anses vara helt genomfört återstår en del arbete. De föreskrifter som krävs för att polisen skall kunna förordna sjöfartsskyddskontrollanter har ännu inte tagits fram av Rikspolisstyrelsen. I avsaknad av dessa föreskrifter har polisen inte kunnat förordna några kontrollanter och därmed har inte heller några kontroller kunnat genomföras. Övningar i sjöfartsskydd har genomförts på vissa håll medan man på andra håll inte haft några övningar ännu. Planering för sådana pågår. Utbildning och information har till viss del genomförts men ytterligare utbildning och information efterfrågas från flera håll. Det råder i vissa fall oklarheter när det gäller kommunikationsvägarna mellan berörda aktörer.

När de nya reglerna om sjöfartsskydd trädde i kraft den 1 juli 2004 fanns det i Sverige ca 300 hamnanläggningar och drygt 200 svenskregistrerade fartyg för internationell trafik som omfattades av de nya bestämmelserna.<sup>25</sup> Med undantag för ett mindre antal fartyg och hamnanläggningar var samtliga som omfattades klara och godkända av sjöfartsinspektionen när de nya reglerna började gälla.<sup>26</sup>

Många av de myndigheter och andra aktörer som är involverade i det nya regelsystemet initierade – redan innan de nya reglerna trädde i kraft – ett stort arbete för att i tid kunna genomföra de nya krav och åtgärder som krävdes. Hos aktörerna rådde ett mer eller mindre intensivt arbete både strax före den 1 juli 2004 samt därefter med att ta fram nya föreskrifter och rutiner, genomföra skyddsutredningar i hamnar och på fartyg, upprätta skyddsplaner för hamnanläggningar och fartyg, anordna utbildningar av olika slag, genomföra övningar samt vidta olika former av fysiska säkerhetsarrangemang m.fl. åtgärder.

Initiativ till mer eller mindre regelbundna aktiviteter i form av möten etc. för att följa upp och försöka hitta lösningar på de problem som under genomförandet dök upp har tagits i flera olika konstellationer. Myndigheterna har i vissa fall plockat in de nya frågorna om sjöfartsskydd i nätverk som fanns sedan tidigare. Man har också bildat nya nätverk.

Efter det att ett flertal av de initiala åtgärderna vidtagits av de berörda, har arbetet nu gått in i en ny fas; befintliga regler håller på att ”sätta sig”, ytterligare föreskrifter och rutiner arbetas i förekommande fall fram och tidigare

<sup>25</sup> I september 2004 var 205 fartyg certifierade och 297 hamnanläggningar godkända av sjöfartsinspektionen.

<sup>26</sup> Fartyget låg t.ex. på varv och en hamnanläggning förväntades t.ex. inte få något anslöp förrän senare.

framtagna revideras. Systemet med förhandsanmälningar har kommit i gång och anmälningsfrekvensen från ankommande fartyg är hög. Inspektioner och besiktningar genomförs ute i hamnar och ombord på fartygen. EG-kommissionens tillsynsverksamhet har påbörjats och genomförs i Sverige under senare delen av år 2005.

Det nya regelverket har inneburit att ytterligare arbetsuppgifter har lagts på den enskilde sjömannen eller hamnarbetaren, och det pågår en diskussion om denna och andra arbetsmiljöfrågor inom sjöfolkets fackföreningar och andra berörda organisationer.

På kort tid lades ett omfattande arbete ned av de olika aktörerna och på grund av bl.a. denna begränsade tid som stod till buds återstår fortfarande en del arbete innan det nya systemet kan anses vara helt genomfört.

Nedan följer en beskrivning av hur regelverket hittills har genomförts, hur genomförandet fortlöper hos några av de inblandade intressenterna, vilken typ av arbete dessa bedriver och vad man anser återstår att göra när det gäller sjöfartsskyddet.

## Sjöfartsverket

### Myndighetens ansvarsområde

Genom de nya reglerna om sjöfartsskydd har Sjöfartsverket genom sjöfartsinspektionen, som är en myndighetsutövande del av Sjöfartsverket, tilldelats huvudansvaret för tillsynen och efterlevnaden av det nya regelverket, vilket bl.a. innebär att ta fram de föreskrifter och riktlinjer som behövs för sjöfartsskyddsverksamheten. Sjöfartsverket har också ett samordningsansvar, som innebär att sjöfartsinspektionen skall samordna aktiviteter som berör Kustbevakningen, polisen och tullen.

### Nya föreskrifter och instruktioner

Med anledning av det nya regelverket har Sjöfartsverket initierat ett antal nya föreskrifter för sjöfartsskyddsverksamheten. Med stöd av bestämmelser i sjöfartsskyddsförordningen har Sjöfartsverket beslutat om föreskrifter om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13)<sup>27</sup> samt tillkännagivande (SJÖFS 2004:14) av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd.

Inom sjöfartsinspektionen pågår arbete med att ta fram instruktioner för rutiner i de fall Rikskriminalpolisen meddelar beredskapsinspektörerna<sup>28</sup> om förhöjd skyddsnivå. Dessa beräknas vara klara i månadsskiftet januari/febru-

---

<sup>27</sup> Den 12 januari 2005 beslutade Sjöfartsverket om ändring i denna föreskrift (se SJÖFS 2005:3). Ändringen avsåg 35 § och Sjöfartsverkets rätt att ta ut en avgift för sin tillsynsverksamhet. Denna bestämmelse fanns inte när de första besiktningarna av hamnanläggningarna och fartygen gjordes och dessa gjordes därmed utan kostnad för de berörda.

<sup>28</sup> En inspektör vid sjöfartsinspektionen som är beredd att ingripa när något oförutsett hänt och som är nåbar dygnet runt.

ari 2006. Det pågår vidare ett arbete med att ta fram riktlinjer i form av en handbok när det gäller besiktning av hamnanläggningar. Handboken riktar sig till inspektionens inspektörer. Behovet av vägledning från de olika intressenterna bedöms vara stort eftersom bestämmelserna i regelverket är utformade på ett sådant sätt att det föreligger ett stort utrymme för tolkning av de olika kraven i regelverket. Ambitionen från sjöfartsinspektionens sida är att nivån på de olika säkerhetsarrangemangen i så stor utsträckning som möjligt skall vara lika för alla. Även arbetet med handboken beräknas vara klart i månads-skiftet januari/februari 2006.

### Information, utbildning och övningar

Sjöfartsverket har genomfört informationsmöten, till vilka hamnar och rederier har bjudits in. Information om de nya reglerna finns också på myndighetens hemsida.

Under hösten 2004 arrangerade Kustbevakningen tillsammans med Sjöfartsverket informationsträffar, till vilka de olika intressenterna bjöds in. Sådana träffar hölls vid fyra tillfällen, i Stockholm, Göteborg, Malmö och Härnösand.

Förutom utbildning för verkets inspektörer har Sjöfartsverket inte tagit initiativ till eller genomfört någon utbildning.

Sjöfartsverket har inte tagit några initiativ till övningar på området för sjöfartsskydd. Däremot har myndigheten deltagit som observatör vid övningar i hamnarna i Mönsterås och Göteborg.

### Besiktningar och inspektioner

Sjöfartsverket har per den 1 juli 2004 godkänt skyddsplaner inkl. skyddsutredningar från samtliga de hamnanläggningar och fartyg som berördes av den nya regleringen.<sup>29</sup> De hamnanläggningar och fartyg som är godkända finns registrerade hos sjöfartsinspektionen. Även hos IMO kan man få tillgång till dessa uppgifter.<sup>30</sup>

Den besiktning som normalt skall föregå ett godkännande och som Sjöfartsinspektionen är ansvarig för, utfördes endast i ca 80 % av fallen innan det nya regelverket trädde i kraft.<sup>31</sup> Anledningen till att inspektionen inte gjorde besiktningar i samtliga fall var att man saknade resurser att hinna med flera besök. Vissa av de skyddsplaner som inför ikraftträdandet var föremål för prövning fick därför ett godkännande för en kortare tid än fem år.

<sup>29</sup> Fartygen får efter godkännande av skyddsplaner och ombordkontroll *ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat*. På samma sätt får de godkända och kontrollerade hamnanläggningarna ett *utlåtande om överensstämmelse*. Båda dessa dokument utfärdas av sjöfartsinspektionen. – Skyddsplanerna är ofta sekretessbelagda, se 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100).

<sup>30</sup> Se länken <http://www2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx>

<sup>31</sup> En *besiktning* sker inför ett godkännande av en hamnanläggning eller ett fartyg, medan en *inspektion* sker för att kontrollera att hamnanläggningen eller fartyget följer de planer som upprättats och godkänts.

När det gäller inspektioner efter den 1 juli 2004 så har man från sjöfartsinspektionens sida i huvudsak följt upp de skyddsplaner som godkänts för en kortare tid än fem år. Övrig tillsynsverksamhet har utgjorts och utgörs av godkännande av nya samt uppföljning av befintliga skyddsplaner.

Som huvudansvarig myndighet fick Sjöfartsverket tillfälligt anställa ytterligare personal inför det omfattande arbetet med att godkänna det stora antalet skyddsplaner. Arbetet med besiktningar av hamnanläggningar och fartyg gjordes av för ändamålet utsedda *hamnskydds-* respektive *fartygsinspektörer*.

Det finns numera två hamnkyddsinspektörer vid sjöfartsinspektionen med ansvar för var sitt geografiskt område och de hamnanläggningar som finns inom respektive område.

Beroende på övriga arbetsuppgifter och åtgärder inom sjöfartsskyddet varierar antalet inspektioner i hamnanläggningarna, men i genomsnitt utförs mellan fem och femton inspektioner per månad.

Antalet fartygsinspektörer inom Sjöfartsverket är 26 i Göteborg, 9 i Malmö och 23 i Stockholm. Ett mindre antal av dessa har inte den typen av tjänst som innebär att man utför ISPS-besiktningar.

Ett 30-tal av fartygsinspektörerna har fått en särskild utbildning och är därmed behöriga att godkänna skyddsplaner och certifiera fartyg. Övriga fartygsinspektörer har en grundläggande ISPS-utbildning och är behöriga att utföra enklare, årliga besiktningar samt hamnstatskontroll.

När det gäller besiktningar görs sådana varje år på de drygt 200 fartyg som innehar ISPS-certifikat. Därutöver görs en mer omfattande besiktning under loppet av en femårsperiod. Sjöfartsskyddskontrollerna genomförs oftast i samband med annan kontrollverksamhet. Den ansvarige fartygsinspektören utför sin besiktning efter det att han eller hon erhållit en beställning från fartyget.

Det görs få inspektioner på de svenska fartygen. Anledningen till detta är att det görs årliga besiktningar och därför sällan finns ett behov av tätare kontroller. Dessutom är arbetsbelastningen på fartygsinspektörerna hög eftersom dessa också har ansvar för bl.a. flaggstatsbesiktningar, värdstatsbesiktningar, hamnstatskontroller samt övervakar ny- och ombyggnader av fartyg.

När ett fartyg byter ägare skall en ny skyddsutredning göras och en ny skyddsplan upprättas och godkännas av Sjöfartsverket. Den "gamla" skyddsplanen skall, efter det att den nya godkänts, tas om hand av Sjöfartsverket och därefter förstöras efter vederbörligt gallringsbeslut.

Både hamnkydds- och fartygsinspektörerna utför sitt tillsyns- och kontrollarbete genom att åka runt och göra besök i hamnar och ombord på fartyg. Besöken kan vara anmälda i förväg eller oanmälda.

### **Fortsatt utvecklingsbehov**

I fartygens och hamnanläggningarnas skyddsplaner finns angivet att det skall finnas kontrollanter som har behörighet att utföra undersökning av personer



och egendom. De regler som krävs för att polisen skall kunna förordna sådana kontrollanter har ännu inte tagits fram.<sup>32</sup> Detta anses inom Sjöfartsverket utgöra ett problem och man har därför tillskrivit Rikspolisstyrelsen och påtalat behovet av att denna reglering snarast kommer till stånd. Utbildning av kontrollanterna har således ännu inte kommit i gång.

## Rikspolisstyrelsen

### Myndighetens ansvarsområde

#### *Beslut om skyddsnivå och bedömning av hotbild*

Rikspolisstyrelsen är ansvarig för beslut om vilken skyddsnivå som skall råda för ett fartyg eller en hamnanläggning. Det finns tre olika skyddsnivåer av vilka nivå 1 utgör den lägsta nivån. Innan Rikspolisstyrelsen fattar sitt beslut skall Sjöfartsverket och Kustbevakningen höras, se mera om reglerna om samråd i avsnittet Hur samordningen mellan några berörda aktörer är organiserad, se s. 44. Om inte något annat anges föreligger alltid den lägsta nivån, dvs. skyddsnivå 1. Rikspolisstyrelsen har för avsikt att delegera ansvaret för beslut om skyddsnivåer till Rikskriminalpolisen. Den formella ändring i Rikspolisstyrelsens arbetsordning som krävs för att en delegation skall kunna beslutas förväntas klar inom kort.

Rikspolisstyrelsen ansvarar även för att kontinuerlig värdering av hotbilden görs. Minst en gång per år kallar Rikspolisstyrelsen till möte med Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Tullverket för genomgång av rådande hotbild.<sup>33</sup> Säpo är ansvarig för att en gång per år ta fram en generell hotbildsbeskrivning. Beskrivningar av hotbilder på lokal nivå upprättas av de lokala polismyndigheterna.

Det har från Rikspolisstyrelsens sida endast funnits anledning att vid ett tillfälle överväga en ändring av skyddsnivån, från nivå 1 till en högre nivå. Detta inträffade i samband med en incident i Södertälje.

### Nya föreskrifter

Det är polisens uppfattning att det hela tiden har rått enighet mellan intressenterna att de blivande sjöfartsskyddskontrollanterna skall genomgå en säkerhetsprövning innan något förordnande kan ske.

För att Rikspolisstyrelsen skulle kunna utfärda föreskrifter och allmänna råd om förordnande av sjöfartsskyddskontrollanter krävdes ändringar i säkerhetsskyddsförordningen (1996:633).<sup>34</sup> Ändringarna trädde i kraft först den

<sup>32</sup> Se 16 § sjöfartsskyddslagen.

<sup>33</sup> Se Överenskommelsen Sjöfartsskydd – bestämmande av skyddsnivåer m.m. mellan Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och Tullverket av den 16 juni 2004.

<sup>34</sup> Se 26 och 27 a § säkerhetsskyddsförordningen (1996:633).

I september 2005.<sup>35</sup> För närvarande arbetar en intern grupp inom Rikskriminalpolisen med att ta fram de nya föreskrifterna, och dessa beräknas vara klara någon gång under våren 2006. Innan de nya föreskrifterna kan beslutas har Rikskriminalpolisen för avsikt att ge sjöfartsinspektionen i uppdrag att klassificera de funktioner som – på motsvarande sätt som sker inom luftfarten i dag – skall säkerhetsprövas.

### **Information, utbildning och övningar**

I samband med att de nya reglerna infördes i SOLAS-konventionen beslutade Rikskriminalpolisen tillsammans med Polishögskolan och sjöfartsinspektionen, att en utbildning för berörda personalkategorier skulle tas fram. Utbildningen har genomförts i Polishögskolans regi för berörda vid hamnanläggningar och polismyndigheter.

Inom Polishögskolan har man beslutat genomföra kursen Sjöfartsskydd – grundutbildning under år 2006.<sup>36</sup> Utbildningen riktar sig till poliser med ledningsansvar för kontrollverksamhet enligt sjöfartsskyddslagen. Kursens syfte och mål är att kunna leda sjöfartsskyddsarbetet och fatta beslut inom ramen för denna lag. Kursen är ny och har tidigare inte genomförts. Den första utbildningsomgången kommer att äga rum så snart polisens föreskrifter om förordnande av sjöfartsskyddskontrollanter är klara.

Rikspolisstyrelsen tog även initiativ till och skickade ut formella skrivelser med information om det nya regelverket till samtliga berörda lokala polismyndigheter. För närvarande avvaktar man med att sända ut ytterligare information på grund av att föreskrifterna om sjöfartsskyddskontrollanter ännu inte är klara, se mera nedan.

Några övningar inom området för sjöfartsskydd på central nivå inom polisen har ännu inte genomförts.

### **Fortsatt utvecklingsbehov**

Inom en hamn finns det i många fall ett flertal personkategorier som har någon form av kontrollfunktion inom hamnen; väktare, ordningsvakt, skyddsvakt (på områden som utgör skyddsobjekt), sjöfartsskyddsinspektör etc. Dessa personer har i dag olika befogenheter och det är olika myndigheter som meddelar de olika slagen av förordnanden (länsstyrelse resp. polismyndighet). Regelverken är dessutom många. För den dagliga verksamheten i en hamn innebär detta svårigheter när man ska tillämpa reglerna. Rikspolisstyrelsen efterfrågar en översyn av regelverken när det gäller dessa olika kontrollfunktioner.

---

<sup>35</sup> Se SFS 2005:636.

<sup>36</sup> Se Polishögskolans utbildningskatalog 2006.

## Polismyndigheterna

Det finns 21 polismyndigheter i landet, en myndighet i varje län. 13 av dessa har en eller flera hamnanläggningar inom sitt distrikt som omfattas av de nya bestämmelserna. Samtliga berörda polismyndigheter har beretts tillfälle att besvara ett antal frågor, se bilaga 2. Tolv av de tillfrågade och berörda myndigheterna har svarat på enkäten.

Vissa av polismyndigheterna har formellt eller informellt utsett ansvariga för sjöfartsskyddsfrågorna, medan andra myndigheter ännu inte utsett någon ansvarig. Särskilda rutiner eller riktlinjer när det gäller sjöfartsskyddet har tagits fram hos endast några enstaka polismyndigheter. Flera av myndigheterna har uppgett att man inväntar ytterligare information från Rikspolisstyrelsen för att man på länsnivå skall kunna arbeta vidare med frågorna om sjöfartsskydd. Polismyndigheterna avvaktar också de föreskrifter om sjöfartsskydds-kontrollanter som Rikspolisstyrelsen skall ta fram. I avsaknad av sådana föreskrifter uppger flera myndigheter att arbetet med sjöfartsskyddsfrågorna inte kan komma vidare. Det uttrycks från flera håll en frustration över att arbetet med sjöfartsskyddet så att säga har stannat upp i avvaktan på ytterligare riktlinjer från central ort.

Några polismyndigheter har, utan att invänta Rikspolisstyrelsens ytterligare riktlinjer, redan utarbetat och beslutat föreskrifter eller rutiner för arbetet med frågorna om sjöfartsskydd.

## Kustbevakningen

### Myndighetens ansvarsområde

*Kustbevakningens uppgift att ta emot förhandsanmälan från ankommande fartyg*

Kustbevakningens verksamhet bedrivs på regional nivå vid fyra regioner: Region Nord, Region Ost, Region Syd och Region Väst.<sup>37</sup> Region Nord utgör Kustbevakningens *kontaktpunkt* (Swedish Maritime Clearance) och där fullgörs de uppgifter som ankommer på myndigheten med anledning av 1) den administrativa kontrollen av förhandsanmälningar från sjöfarten till följd av Schengenavtalet och 2) myndighetens medverkan som kontaktpunkt gentemot sjöfarten i frågor som avser sjöfartsskydd.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Se 1 kap. 6 § och 3 kap. 17 § Kustbevakningens föreskrifter och allmänna råd om arbetsordning för Kustbevakningen; Serie: Personal, nr 1/05.

<sup>38</sup> 3 kap. 17 § Kustbevakningens föreskrifter och allmänna råd om arbetsordning för Kustbevakningen; Serie: Personal, nr 1/05 samt Kustbevakningens föreskrifter om uppgifter vid Kustbevakningens kontaktpunkt Swedish Maritime Clearance vid Region Nord; Serie: Sjö, nr 1/05.

*Det praktiska förfarandet med förhandsanmälningar vid Region Nord*

Från och med den 1 juli 2004 skall alla fartyg av viss storlek som anlöper svensk hamn lämna information om sjöfartsskydd enligt ett system med förhandsanmälan.<sup>39</sup> En sådan anmälan skall lämnas skriftligen inom viss tid innan fartyget beräknas anlända till destinationsorten och sändas till ledningscentralen Region Nord i Härnösand, som utsetts att vara mottagande enhet.

Sedan tidigare finns det inom Kustbevakningen en organisation med uppgift att hantera förhandsanmälningar. Den nya informationsskyldighet som infördes genom de nya reglerna implementerades i den befintliga organisationen. Detta innebär att ett fartyg endast behöver göra en anmälan som avser både Schengenavtalet och reglerna om sjöfartsskydd.

Det är vakthavande befäl vid Kustbevakningens ledningscentral i Region Nord i Härnösand som tar emot de numera obligatoriska förhandsanmälningar som kommer från fartygen. Anmälningarna tas i de flesta fall emot genom fax eller e-post. Efter att en anmälan tagits emot skrivs den ut och en kontroll görs så att samtliga uppgifter finns med. Därefter registreras anmälan, besättningslistor kontrolleras och samtliga personer som anmälts befinna sig ombord registerkontrolleras mot Schengens informationssystem (SIS). Efter genomförd kontroll diarieförs och arkiveras anmälan hos Kustbevakningen. Uppgifter rörande fartygets sjöfartsskydd analyseras och registreras. Region Nord förser dagligen sjöfartsinspektionsområdena med listor över vilka fartyg som anmält sin ankomst samt vilka uppgifter fartygen lämnat.

Under det första året som de nya reglerna varit i kraft har det varit en hög anmälningsfrekvens, dvs. de flesta fartyg anmäler sin ankomst. Det kommer in mellan 40 och 160 anmälningar per dag, och under ett år kommer det in sammanlagt ca 30 000 förhandsanmälningar till ledningscentralen Region Nord (inklusive anmälningar enligt Schengenreglerna). Det är ungefär 600 000 personer per år som genomgår en kontroll.

**Nya föreskrifter eller rutiner**

Med anledning av de nya reglerna om sjöfartsskydd har Kustbevakningen beslutat om några mindre tillägg i sin arbetsordning. Man har också under år 2005 beslutat om föreskrifter avseende uppgifter vid Kustbevakningens kontaktpunkt Swedish Maritime Clearance vid Region Nord.<sup>40</sup> Kustbevakningens övriga uppgifter regleras i den överenskommelse som finns intagen i Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2004:14) av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd. Dessa föreskrifter finns beskrivna ovan i avsnittet Sjöfartsverkets föreskrifter, se s. 17.

I uppdraget och överlämnandet av befogenheter till Kustbevakningen (främst kontaktpunkten) från Sjöfartsverket ingår endast kontakten mot fartyg-

---

<sup>39</sup> Se artikel 6 och regel 9.2.1 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 samt 9 och 10 §§ Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd.

<sup>40</sup> Kustbevakningens föreskrifter om uppgifter vid Kustbevakningens kontaktpunkt Swedish Maritime Clearance vid Region Nord; Serie: Sjö, nr 1/05.

gen och inte kontakten mot hamnar. Enligt Kustbevakningen håller myndigheten sig, särskilt genom kontaktpunkten vid Region Nord, fortlöpande underrättad och uppdaterad om befintliga kontaktvägar såsom en del i det rutinmässiga löpande arbetet. Några särskilda fastställda rutiner för hur dessa kontakter skall tas anses därför inte erforderliga enligt Kustbevakningen.

### **Information, utbildning och övningar**

Innan de nya reglerna trädde i kraft informerades berörda aktörer härom av Kustbevakningen. Även på Kustbevakningens hemsida finns information om de nya reglerna samt hur fartyg skall gå tillväga för att lämna sin förhandsanmälan (som görs vid ett och samma tillfälle både vad gäller sjöfartsskydds- och Schengenregelverken i de flesta fall).<sup>41</sup>

Inför ikraftträdandet genomfördes med stöd av föreläsare från sjöfartsinspektionen intern utbildning för Kustbevakningens personal vid ledningscentralen i Härnösand. Denna utbildning riktade sig till kontrollpersonal och vakthavande befäl.

Under hösten 2004 arrangerade Kustbevakningen tillsammans med Sjöfartsverket informationsträffar, till vilka de olika intressenterna bjöds in. Sådana träffar hölls vid fyra tillfällen, i Stockholm, Göteborg, Malmö och Härnösand.

Under det senaste året (2005) har Kustbevakningen i tre av sina regioner genomfört en intern utbildning i sjöfartsskydd för linjepersonal. Samtidigt har man internt informerat samtliga regionledningar om de nya reglerna.

Hamnanläggningar och fartyg har enligt det nya regelverket en skyldighet att med viss periodicitet genomföra övningar inom ramen för sjöfartsskyddet.<sup>42</sup> Enskilda hamnanläggningar som tagit initiativ till och genomfört sådana övningar har i flera fall bjudit in Kustbevakningen att delta. Detta har bl.a. skett i Göteborgs hamn.

### **Fortsatt utvecklingsbehov**

#### *Kusttjänstemans tillträde till hamnanläggning*

Efter det att de nya reglerna hade införts hade tjänstemän från Kustbevakningen i några fall problem med att få tillträde till en hamnanläggning. I dag anser man inom Kustbevakningen att det i detta avseende fungerar bättre än vad det gjorde initialt men att det fortfarande inte är friktionsfritt. Fortfarande förekommer det således att tjänstemän från Kustbevakningen utöver att legitimera sig också inför skyddsvakten måste redogöra för vilket ärende man har inne på området eller hamnanläggningen. Det förekommer också att hamnan-

<sup>41</sup> [http://www.kustbevakningen.se/intrainfoext/KbvHemsida/schengen\\_sve/handels\\_fiskefartyg/inf\\_till\\_handels\\_fiske\\_fritidsfartyg\\_schengen\\_sjofartsskydd\\_ny\\_2005-07-04.pdf](http://www.kustbevakningen.se/intrainfoext/KbvHemsida/schengen_sve/handels_fiskefartyg/inf_till_handels_fiske_fritidsfartyg_schengen_sjofartsskydd_ny_2005-07-04.pdf)

<sup>42</sup> Se artikel 3.5 i förordning (EG) nr 725/2004 samt reglerna 13.6 och 13.7 samt reglerna 18.5 och 18.6 i bilaga 3 till samma förordning.

läggningsinnehavare begär ersättning av myndigheten för tillgång till nycklar och passerkort. Kustbevakningen ifrågasätter rimligheten av detta.

Kustbevakningen har framfört att man inte anser det vara rimligt att vare sig Kustbevakningens eller polisens olika uppdrag och författningsreglerade skyldigheter att bedriva myndighetsutövning inom en hamnanläggning värderas av en skyddsvakt. Kustbevakningen har därvid framhållit att det kan finnas tillfällen då myndigheterna vid känsliga brottsbekämpande insatser, t.ex. spaning, inte bör uppge sina ärenden. Kustbevakningen anser att befintlig lagtext inte tillräckligt tydligt klargör frågan och att det därför bör övervägas att författningsreglera detta särskilt såvitt avser tillträdet både landvägen till hamnanläggningen och sjövägen inom det vid hamnanläggningen av länsstyrelsen avlysta området – för att det inte skall kunna råda någon tvekan om att de myndigheter som har till uppgift att övervaka och utöva tillsyn av bl.a. sjöfartsskyddet men även annan brottsbekämpning, gränskontroll och tillsyn, självklart måste ges tillträde till de områden man har att övervaka.

#### *Författningsreglering av kontroll- eller tillsynsbefogenheter som innefattar myndighetsutövning*

Från Kustbevakningen har framförts kritik mot att fördelningen av tillsynsuppgifter innefattande myndighetsutövning med tvångsbefogenheter i stor utsträckning, inom bl.a. sjösäkerhetstillsyn och sjöfartsskydd, överläts till myndigheterna att reglera genom närmast civilrättsliga överenskommelser i stället för att regleras i lag eller förordning. Kustbevakningen har pekat på att det då är svårt för den som är föremål för myndighetsutövningen att avgöra vilken myndighet som har ansvar för en viss åtgärd och vilka befogenheter som denna myndighets tjänsteman har.<sup>43</sup> Ett färskt exempel där regeringen valt en tydlig författningsreglering i stället för ”avtalsmodellen” finns i proposition 2005/06:51 om transport av farligt gods.

## Tullverket

### **Myndighetens ansvarsområde**

Tullens roll enligt de nya reglerna är mycket begränsad. Tullverket är en av parterna i den tidigare presenterade överenskommelsen avseende rutiner för bestämmande av skyddsnivåer m.m. Övriga parter i denna överenskommelse är Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och sjöfartsinspektionen. Enligt överenskommelsen skall tullen

- få information om förhöjd skyddsnivå,

---

<sup>43</sup> Riksrevisionen har i en av sina rapporter framfört kritik mot denna ”avtalsmodell” och hävdade att förvaltningsmyndigheter bör styras genom normgivning i form av lag, förordning eller andra föreskrifter (se RiR 2004:10).

- meddela Rikspolisstyrelsen om man finner något som har betydelse för bestämmande av skyddsnivåer,
- meddela Rikspolisstyrelsen sina kontaktpunkter samt
- kallas till möte av Rikspolisstyrelsen en gång per år.

Tullen är inte involverad i överenskommelsen på något annat sätt. När det gäller tullens kontaktpunkter är dessa *dels* en nationell vid rikssambandscentralen i Kiruna, *dels* en regional/lokal i Göteborg.

### **Genomförandet hos tullen**

I samband med att de nya reglerna skulle träda i kraft tillsatte tullen en ny tjänst: en nationell specialist med ansvar för frågor om sjöfartsskydd inom Tullverket. Man förordnade också en sedan tidigare anställd som sakkunnig på området. Specialistens och den sakkunniges arbete går huvudsakligen ut på att hålla sig uppdaterad på sjöfartsskyddsområdet, svara på remisser m.fl. arbetsuppgifter.

Enligt 16 § sjöfartsskyddslagen skall tullen vid begäran bistå bl.a. polismyndigheten. Eftersom några sjöfartsskyddskontrollanter ännu inte är utsedda har polisen hittills inte efterfrågat tullens bistånd.

Tullen har inte genomfört någon utbildning av sina anställda. Man har lagt ut skriftlig information om de nya reglerna till samtliga anställda på sitt interna nät. Vidare har viss intern information lämnats muntligen till delar av den personal som finns i Göteborg.

Tullen har inte några egna föreskrifter på området för sjöfartsskydd.

Den enda regionala övning som tullen medverkat i ägde rum i oktober månad år 2005 i Göteborgs hamn. Förutom tullen medverkade företrädare för bl.a. Kustbevakningen Region Nord, länsordnings- och sjöpolisen. Vid övningen fick man från tullens sida uppfattningen att flera av de andra deltagande aktörerna verkar tro att tullen är mer involverad i arbetet med sjöfartsskydd än man enligt regelverket i verkligheten är.

Några lokala nätverk som tullen deltar i finns inte. Initialt deltog man i en del träffar och sammankomster. Det var olika hamnar som tog initiativ och ville träffa de inblandade myndigheterna, däribland tullen. Någon närmare uppföljning av dessa träffar har inte skett. Tullen har fått uppfattningen att intresset från hamnarnas sida har blivit mindre efter det att de blivit godkända av sjöfartsinspektionen.

## **Hamnarna**

### **Hamnarnas ansvarsområde**

I Sverige finns ett 100-tal hamnar, som tillsammans har drygt 300 hamnlaggningar som berörs av den nya lagstiftningen. En utgångspunkt för vilka hamnar som omfattas av reglerna är om hamnen har internationell trafik eller

ej. För hamnar med färjetrafik på korta resor med fasta rutter finns möjlighet till alternativa avtal mellan stater. För hamnanläggningar med begränsad eller särskild drift finns det också under vissa förutsättningar möjlighet till andra skyddsarrangemang, exempelvis för terminaler vid fabriker eller kajer utan tät trafik. Sådana lösningar kräver dock att säkerhetsnivån inte blir lägre än vad de grundläggande reglerna anger, eller att det sänker skyddet för fartyg som inte omfattas av speciallösningarna.

I huvudsak innebär det nya regelverket för de hamnar som omfattas<sup>44</sup>

- att en *skyddsutredning* skall genomföras i hamnen och att utredningen skall utföras av eller för den anslutna statens räkning av en erkänd skyddsorganisation, som kan vara ett klassningssällskap eller en hamn, om man kan uppvisa expertkunskaper inom ett antal angivna områden,
- att hamnen skall utarbeta en *skyddsplan* för tre nivåer, med skyddsutredningen som utgångspunkt, och planen skall godkännas av tillsynsmyndigheten, samt
- att hamnen skall utse en person som *skyddschef* med ansvar för upprättande av skyddsplaner, träning av personal, att hålla kontakt med motsvarande personer på fartygen m.fl. uppgifter.

### Genomförandet i hamnarna

Samtliga de hamnanläggningar som hade skickat in sina skyddsutredningar och skyddsplaner per den 1 juli 2004 har fått dessa godkända av Sjöfartsverket, för en tid om fem år eller mindre. Ett 15-tal hamnar har först i efterhand skickat in och fått sina skyddsutredningar och skyddsplaner godkända.

Enligt Sveriges Hamnar, som är hamnföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och som bl.a. arbetar med frågor om sjösäkerhet och sjöfartsskydd, fungerade genomförandet på de flesta håll bra med tanke på den korta tid som stod till buds vad gäller alla de nya krav som ställdes samt den osäkerhet som rådde beträffande vilka konkreta åtgärder hamnarna var skyldiga att vidta. I hamnarna fick man på relativt kort tid göra skyddsutredningar, upprätta skyddsplaner, bygga om, sätta upp staket eller stängsel eller vidta andra säkerhets- och övervakningsåtgärder.

### Information, utbildning och övningar

Under hösten 2003 tog Sveriges Hamnar initiativ till olika informations- och utbildningsinsatser. För att åskådliggöra hur ISPS-koden bör tillämpas upprättade man bl.a. en skyddsutredning och en skyddsplan för en s.k. exempelhamn. Detta material tillsammans med annan information om de olika delarna av regelverket finns på Sveriges Hamnars publika hemsida på Internet.<sup>45</sup> Samma material samt ytterligare vägledningsmaterial delades även ut vid

<sup>44</sup> Se [http://www.transportgruppen.se/templates/SvHamnarNormal1Col\\_\\_\\_5021.asp](http://www.transportgruppen.se/templates/SvHamnarNormal1Col___5021.asp).

<sup>45</sup> Se [http://www.transportgruppen.se/templates/SvHamnarNormal1Col\\_\\_\\_5021.asp](http://www.transportgruppen.se/templates/SvHamnarNormal1Col___5021.asp).



Polishögskolans tredagarskurs under hösten 2003. Under denna kurs, som anordnades av polisen tillsammans med stiftelsen Det Norske Veritas, som specialiserat sig på frågor om riskhantering, fick deltagarna lära sig grunderna när det gäller att upprätta en skyddsutredning samt en del om vilket innehåll en skyddsplan bör ha.

Inom den europeiska hamnorganisationen ESPO (European Sea Ports Organization) höll man under våren 2003 en konferens vid vilken de nya reglerna presenterades.

För att möta ISPS-kodens krav på utbildning och kunskaper för personal med särskilda skyddsuppgifter inom en hamnanläggning togs – på Sveriges Hamnars initiativ – en tvådagars kurs fram av Hamn & Stuveriskolan tillsammans med Väktarskolan. Drygt 1 000 hamnanställda genomgick utbildningen under år 2004. Ytterligare kurser inom sjöfartsskyddet planeras av Sveriges Hamnar. Även bolag inom säkerhetsbranschen, t.ex. Securitas, ger fortlöpande kurser i sjöfartsskydd.

Enligt det nya regelverket skall övningar i hamnarna genomföras med viss periodicitet. Många hamnar har på lokal nivå genomfört sådana övningar tillsammans med berörd kommun, polisen, Kustbevakningen och andra aktörer. Dessa övningar har varje hamn utformat med utgångspunkt i de egna förhållandena. I detta arbete har hamnarna haft hjälp av bl.a. det material som finns på Sveriges Hamnars hemsida.

En större övning ägde rum i början av år 2005 i Mönsterås hamn. Det var hamnens ägare, Mönsterås bruk, som hade tagit initiativ till övningen, vid vilken även övriga aktörer medverkade. Till sin hjälp att lägga upp övningen hade hamnen anlitat ett bolag inom säkerhetsbranschen. Hela övningen videofilmades och förevisades vid ett senare tillfälle på en konferens arrangerad av Sveriges Hamnar. Även denna film har hamnarna haft nytta av när de lagt upp sina lokala övningar.

## **Fortsatt utvecklingsbehov**

### *Avsaknad av information från myndigheterna till en hamn om förhöjd skyddsnivå ombord på ett ankommande fartyg*

Från Sveriges Hamnar men även från enskilda hamnar har framförts synpunkten att hamnarna inte får information vare sig från Kustbevakningen eller från någon annan myndighet när ett ankommande fartyg meddelat förhöjd skyddsnivå. Man har vidare framfört att man inte heller vet hur kommunikationsvägarna är avsedda att fungera när det gäller sådan information från myndigheterna.

### *Behov av ytterligare riktlinjer*

Sveriges Hamnar har framfört att hamnarna har behov av riktlinjer från tillsynsmyndigheten när det gäller de olika krav på säkerhetsåtgärder i hamnanläggningarna som finns i regelverket. Det gäller t.ex. vad som krävs för att en

hamnanläggning skall anses avgränsad och om det t.ex. är nödvändigt att sätta upp stängsel och ha en låst grind för att anläggningen skall anses avgränsad, eller om det är nödvändigt att köpa in en detektor för att kunna genomföra kontroller av gods.

#### *Sjöfartsverkets tillsynstaxa för hamnanläggningar*

En hamnanläggning är skyldig att erlægga avgift för den tillsyn som utförs av Sjöfartsverket.<sup>46</sup> För tillsyn av hamnanläggningar utgör *grundavgiften* 5 600 kr per anläggning. På grundavgiften tillkommer en *förrättningsavgift* som per trettiominutersperiod uppgår till 390, 585 eller 780 kr beroende av vilken tid på dygnet förrättningen genomförs.

Från Sveriges Hamnar har framförts att tillsynstaxan – mot bakgrund av vad som framfördes i förarbetena – slår orättvist mot de olika hamnarna. Dessa har ju i flera fall delat in hamnen i två eller flera hamnanläggningar i sina skyddsplaner. Härigenom drar dessa hamnar på sig större kostnader för tillsynen än de hamnar som enbart har tagit upp en eller två hamnanläggningar i sina skyddsplaner.

### **Hamnarna i Göteborg, Ystad och Karlskrona**

För att närmare illustrera hur genomförandet i praktiken har gått till har hamnarna i Göteborg, Ystad och Karlskrona valts ut som exempel.

#### *Göteborg*

Göteborgs hamn är Nordens största när det gäller volymen av gods, och hamnen omsätter omkring 37 miljoner ton årligen. Göteborgs Hamn drivs av det kommunala bolaget Göteborgs Hamn AB. Inom hamnen finns nio hamnanläggningar.

Hamnen har en s.k. risk manager och fem hamnskyddschefer (PFSO, Port Facility Security Officers), som var och en har ansvar för sitt område inom hamnen när det gäller sjöfartsskyddet.

Inom hamnen finns sedan tidigare ett flertal säkerhetsrutiner; man är t.ex. tvungen att anmäla sig i förväg samt ha ett ärende till hamnen för att över huvud taget komma in i hamnen. Hamnen har efter de nya reglernas tillkomst – förutom att genomföra skyddsutredningar och upprätta skyddsplaner – skärpt rutinerna, sett över porthantering, anställt ytterligare väktare etc. Man har vidare köpt in s.k. radiakmätare och sniffer.

Hamnens *kostnader för de nya säkerhetsåtgärder* som krävdes uppgick till ca 4 miljoner kronor. Göteborgs hamn beräknar *kostnaderna för sjöfartsskyddet* framöver till ca 1,5 miljoner kronor årligen. I dessa kostnader ingår drift och underhåll av olika slags säkerhetsutrustning, utbildning, övningar samt tillsynsavgifter till Sjöfartsverket.

<sup>46</sup> Se 35 § Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd samt bilaga 6 till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation.

Hamnen införde den 1 oktober 2004 en *säkerhetsavgift*. Avgiften föranledde diskussioner och brevväxling med hamnens kunder. På grund av det motstånd man mötte från hamnens kunder samt efter det att man gjort en undersökning av hur andra hamnar hanterat avgiftsfrågan beslutade hamnen i mitten av november 2004 att några avgifter inte längre skulle tas ut. Särdebiteringen upphörde med omedelbar verkan och redan fakturerade avgifter reglerades.

Fartyg som omfattas av det nya regelverket och som avser att anlöpa Göteborgs hamn skall – innan fartyget går in på svenskt vatten – göra en *förhandsanmälan* om sin ankomst med angivande av bl.a. vilken skyddsnivå fartyget har. En sådan anmälan skall ske *dels* till Kustbevakningen i Härnösand, *dels* till hamnen. Anmälan till hamnen kommer vanligtvis via en mäklare eller agent för fartyget.

Hamnen tog vid ett tillfälle emot ett kryssningsfartyg som till Kustbevakningen i vederbörlig ordning hade anmält sin ankomst samt att fartyget hade höjt beredskapen till säkerhetsnivå 2. Denna information till Kustbevakningen lämnades inte vidare till hamnen, utan hamnen fick del av dessa uppgifter först när säkerhetsansvarig ombord på kryssningsfartyget tog kontakt med säkerhetsansvarig i hamnen. Hamnen har tagit upp frågan om det inträffade med Sjöfartsverket, som meddelat att man kommer att undersöka saken samt i förekommande fall driva på för att nödvändiga rutiner när det gäller Kustbevakningens information till hamnarna tas fram.

Förutom mindre *övningar* med enbart den egna hamnpersonalen har en stor övning genomförts i hamnen tillsammans med rederier och andra kunder samt myndigheter som Säpo, polisen och räddningstjänsten.

När övningar skall genomföras inom hamnen medverkar den lokala räddningstjänsten, Räddningstjänsten Göteborg. I övrigt har hamnen inte några kontakter med räddningstjänsten när det gäller sjöfartsskyddet.

Göteborgs hamn noterar att det föreligger stora skillnader när det gäller de säkerhetsåtgärder som vidtagits i hamnarna runt om i landet men att samtliga hamnanläggningar trots detta har fått sina skyddsplaner godkända.

### *Ystad*

Ystad Hamn Logistik AB är en sammanslagning av hamnförvaltningen och stuveribolaget i Ystad och ägs av Ystads kommun. Hamnen är den femte största i Sverige när det gäller antal anlöp (1 600 från Polen och 1 400 från Bornholm). Anlöpen omsätter 2,2 miljoner ton och 1,6 miljoner resenärer. Godstransporterna utgör den största delen av transportererna i hamnen.

För att uppfylla kraven i det nya regelverket fick Ystad hamn genomföra vissa ombyggnationer, sätta upp kameror, permanenta stängsel samt fjärrkontrollerade grindar. Man fick också anlita konsulter som gjorde skyddsutredningen och upprättade skyddsplanen. Vidare gjorde man en upphandling av väktartjänster och inrättade olika vaktfunktioner. Tidigare hade hamnen endast väktare ute i sina terminaler, där de gjorde s.k. ronderingar. I dag får

väktarna passivt följa passagerarströmmarna eftersom dessa inte har kunnat få något tillstånd att kroppsvisitera.

Några *hamnövningar* inom området för sjöfartsskydd har hittills inte genomförts, men för närvarande pågår planering av en sådan övning, som syftar till att kontrollera samverkan inom hamnen och de fartyg som ligger i denna.

Ystad hamn hade inför de nya reglernas ikraftträdande kostnader för ombyggnationer, uppsättning av kameror, permanenta stängsel, fjärrkontrollerade grindar samt anlåtande av konsulter för framtagande av skyddsutredning och skyddsplan. De *totala kostnaderna* för anpassning av hamnens anläggningar till ISPS-koden uppgick till *ca 3 miljoner kronor*.

Hamnen beräknar att den årliga kostnaden för sjöfartsskyddet framöver kommer att vara *ca 1 miljon kronor*. Av denna kostnad utgör ca 650 000 kr ersättning till det bevakningsbolag som hamnen anlitar. Andra kostnader utgörs av underhåll av staket, grindar, kameror m.m.

Ystad hamn har inte kunnat ta ut sina kostnader för sjöfartsskyddet i form av *särskilda avgifter* för användarna. Anledningen till detta uppges vara att de större hamnarna slopade sina avgifter för de nya kostnaderna, och då såg sig Ystad hamn nödsakad att följa efter.

Ystad hamn är av uppfattningen att man bör ta ut en normavgift för ISPS-skyddet tillsammans med farledsavgiften och att den nya avgiften bör bestämmas av Sjöfartsverket. Härigenom får man en avgift som inte är förhandlingsbar mellan parterna, vilket man anser vara fallet för närvarande.

### *Karlskrona*

Karlskrona hamn tillhör tekniska förvaltningen i Karlskrona kommun. Det kommunala bolaget Karlskrona Stuveri AB har hand om Polentrafiken. Hamnen har fyra hamnanläggningar (Karlskrona handelshamn, oljehamnen och Verkö hamn, där det finns två hamnanläggningar). Redan tidigare fanns det staket med låst grind i oljehamnen, mobilt nätstaket i handelshamnen samt inhägnad runt en av kajerna i Verkö hamn. De nya inhägnader som fick sättas upp var vid ytterligare två kajer i Verkö hamn.

Inför att de nya reglerna skulle träda i kraft gjordes skyddsutredningar och upprättades skyddsplaner för de hamnanläggningar som finns i hamnen. I skyddsplanerna finns bl.a. angivet när kroppsundersökningar eller andra undersökningar skall äga rum. Vidare utarbetades en informationsbroschyr, Sjöfartsskydd i områden där Karlskrona hamn och Karlskrona Stuveri AB är verksamhetsansvariga, som delades ut och som fortfarande delas ut till de mäklare som är verksamma i Karlskrona. Någon utbildning inom sjöfartsskyddet har ännu inte genomförts inom förvaltningen. Hamnen har inte heller haft några övningar, men sådana planeras.

De personer som utsetts till sjöfartsskyddsansvariga (s.k. PFSO) inom hamnen har genomgått en utbildning. Hamnen planerar för kompletterande utbildning som kommer att genomföras under november månad 2005.

Inledningsvis anlätade man inom Karlskrona hamn ett vaktbolag och debiterade då användarna denna kostnad. Efter protester från mäklarna avstod

hamnen från att anlita utomstående väktare. För att få ned kostnaderna för vakthållning låter man numera i stället egen personal få tillfälliga uppgifter och sköta detta arbete. Timkostnaden för övervakningsarbetet av den egna personalen debiteras och en räkning skickas till mäklaren.

Karlskrona hamn hade under år 2004 *kostnader för sjöfartsskyddet* som uppgick till knappt 300 000 kr. Hamnens kostnader framöver är beroende av antalet besök av kryssningsbåtar. Den faktiska kostnad som då uppkommer för sjöfartsskyddet tar hamnen ut av respektive mäklare. Kostnaden för hamnens beredskap beräknas till 68 000 kr per år.

## Rederinäringen<sup>47</sup>

### Genomförandet inom rederinäringen

Införandet av systemet för sjöfartsskydd inom rederinäringen skedde under en förhållandevis kort tidsperiod och under stor tidspress. Den 1 juli 2004 var alla SOLAS-fartyg klara och certifierade i enlighet med det nya regelverket.<sup>48</sup> Det arbete rederinäringen lade ned varierade beroende på rederistruktur och fartygstyp samt hur man i det enskilda rederiet lade upp arbetet. Några allvarigare operationella störningar i samband med implementeringen rapporterades inte.

Inte några av de svenskflaggade fartyg som omfattas av de nya bestämmelserna har fått nyttjandeförbud i samband med en hamnstatskontroll eller har fått anmärkningar vid de riktade inspektioner av sjöfartsskyddet som görs ombord.

Rederinäringen har noterat att de ombordanställda upplever att det har blivit bättre ordning ombord eftersom man stängt fartygen för utomstående. Numera måste alla som går ombord kunna visa att man har rätt att göra det. Registrering av alla personer som går ombord på ett fartyg görs också. Rederinäringen har vidare noterat att antalet stölder i hamnarna har blivit färre sedan de nya reglerna trädde i kraft.

### Information, utbildning och övningar

Under senare delen av år 2003 anordnade Sveriges redareförening en temadag om sjöfartsskydd. Till detta arrangemang hade föreningen tagit fram riktlinjer, riskanalysmodell, ramverk för sjöfartsskyddsplan m.fl. dokument för att underlätta rederiernas arbete med införandet av de nya bestämmelserna. Inom

<sup>47</sup> Uppgifterna i detta avsnitt grundar sig huvudsakligen på de uppgifter som erhållits vid samtal med företrädare för Sveriges redareförening, branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett hundratal rederier i Sverige, samt Stena Line Scandinavia AB.

<sup>48</sup> Se Sveriges redareförenings verksamhetsberättelse Sjöfartsåret 2004, s. 12 samt promemoria upprättad av Sveriges redareförening den 4 augusti 2004, "Sjöfartsskydd – implementering av ISPS-koden".

föreningens sektioner och kommittéer lades ett stort arbete ned på att informera och diskutera de nya reglerna.

Under år 2003 tog också den internationella redarföreningen International Chamber of Shipping fram några olika handböcker såsom Guidance for Ship Operators on the IMO ISPS Code och Model Ship Security Plan.

Sjöbefälsskolan och klassningssällskapen anordnar i dag utbildning för bl.a. nyanställda.

Några övningar på nationell nivå har ännu inte ägt rum, men rederinäringen ser gärna att sådana kommer till stånd.

Lokala övningar inom hamnanläggningar och ombord på fartygen har genomförts i rederiernas regi, men företrädare för rederinäringen har också deltagit i övningar som anordnats av myndighet eller annan aktör.

Sjösäkerhetsövningar genomförs varje år. Vid dessa ansvarar rederierna för samordning och genomförande tillsammans med sjukhus, länsstyrelsen, polisen, Kustbevakningen, räddningstjänsten m.fl.

### **Fortsatt utvecklingsbehov**

#### *Information om förhöjd skyddsnivå till fartygen från myndigheterna*

Rederinäringen har framfört att ankommande fartyg inte får någon information vare sig från Kustbevakningen eller från någon annan myndighet när en hamn beslutat om förhöjd skyddsnivå. Man säger sig inte heller känna till hur kommunikationsvägarna är avsedda att fungera när det gäller sådan information från myndigheterna.

#### *Rederinäringen efterfrågar en nationell handlingsplan*

Rederinäringen saknar övergripande planer och beskrivningar av hur de olika myndigheterna skall samarbeta; man efterlyser något slag av nationell handlingsplan. En sådan plan bör reglera hur ansvaret för samordning är fördelat mellan de olika aktörerna. Man saknar också en beskrivning av hur samordningen mellan t.ex. Sverige och Danmark ser ut. Som situationen nu är vet man inte vad man kan förvänta sig av respektive myndighet när någonting händer. Särskilt gäller detta vilka uppgifter på det nationella planet som polisen ansvarar för. En sådan handlingsplan bör också inkludera och reglera gemensamma övningar mellan berörda myndigheter och övriga aktörer.

### **Kostnader för genomförandet av de nya reglerna hos några aktörer**

Nedan redogörs för vilka kostnader några berörda myndigheter och övriga aktörer haft för att uppfylla kraven i det nya regelverket.

## Sjöfartsverket

Inom Sjöfartsverket uppgick kostnaderna för år 2004 till 6,9 miljoner kronor och beräknas för åren 2005-2007 uppgå till 4,2, 4,6 respektive 5,1 miljoner kronor. I dessa kostnader ingår ersättning till Kustbevakningen om 1 miljon kronor årligen. Enligt uppgift från Sjöfartsverket fick man inga extra resurser för de nya kostnaderna.

## Rikspolisstyrelsen

Man har inom polisen på central nivå inte haft möjlighet att överblicka vilka kostnaderna för polisens arbete med sjöfartsskyddet har varit. Några sådana siffror finns därför inte tillgängliga.

## Rederinäringen

Det arbete rederinäringen lade ned och kostnadernas storlek varierar beroende på rederistruktur, fartygstyp, trafikmönster samt hur man i det enskilda rederiet lade upp arbetet. Utförande av riskanalyser och framtagande av skyddsplaner krävde stora insatser av olika slag.

### *Kostnader för lastfartygen*

Rederinäringen hade kostnader för framtagande av skyddsplaner m.fl. dokument, larmsystem, bevakningskameror, skyltning, installation av transpondrar och utbildning av personal m.m. Någon samlad bild av merkostnaderna för den svenska sjöfartsnäringen finns inte tillgänglig.<sup>49</sup> Två rederier har redovisat vilka genomsnittliga initiala kostnader man haft med anledning av det nya regelverket. För ett mindre lastfartyg uppgick de initiala kostnaderna till 75 000 kr.<sup>50</sup> För ett större lastfartyg uppgick kostnaderna till 300 000 kr.<sup>51</sup> De årliga löpande kostnaderna för fartygen varierar mycket och beräknas för de minsta lastfartygen uppgå till 25 000 kr och för de största till 75 000 kr per fartyg och år.

### *Kostnader hos ett färjerederi*

De initiala kostnaderna för sjöfartsskyddet för 14 av Stena Line Scandinavias fartyg uppgick till ca 18 miljoner kronor, dvs. 1–1,5 miljoner kronor per fartyg. Rederiets initiala kostnader för sjöfartsskyddet i hamnarna i Skandinavien uppgick till 10 miljoner kronor.

Framöver räknar rederiet med 150 000 kr per år och fartyg för kostnader avseende drift av de olika säkerhetsarrangemangen på fartygen. När det gäller terminaler och kajer uppgår den beräknade driftkostnaden till 5 mnkr per år. Till detta kommer kostnader för utbildning av personal.

<sup>49</sup> Enligt uppgift från Sveriges redareförening uppgår kostnaderna för sjöfartsskyddet inom världssjöfarten till 10-tals miljarder kronor.

<sup>50</sup> NORDSHIP:s minsta lastfartyg.

<sup>51</sup> Wallenius stora lastfartyg.

## Hamnarna

### *De svenska hamnarnas totala kostnader*

Det finns som framgått av det föregående ett 100-tal hamnar som omfattas av de nya bestämmelserna.<sup>52</sup> Enligt de uppgifter som Sveriges Hamnar på begäran lämnat till den europeiska hamnorganisationen ESPO (European Sea Ports Organization) uppgick de svenska hamnarnas kostnader för att uppfylla de nya kraven (genomförande av skyddsutredningar, upprättande av skyddsplaner, installation av fasta säkerhetsarrangemang etc.) till följande belopp.<sup>53</sup>

	Skydds- utredning, skyddsplan, utbildning – engångs- kostnad, mnkr	Fasta arrange- mang (staket m.m.) – engångs- kostnad, mnkr	Driftkostnader – per år, mnkr	Drift- och kapital- kostnader – per år, mnkr
Samtliga hamnarna	28,3	217,1	113,9	2,8

### *Kostnader hos 21 av de berörda hamnarna*

Sveriges Hamnar undersökte under hösten 2004 vilka kostnader 21 av de berörda hamnarna haft med anledning av kraven i det nya regelverket. Av undersökningsresultatet framgår bl.a. att vissa av de tillfrågade hamnarna avvaktar med att ta ut avgift för sina kostnader för sjöfartsskyddet, att vissa av hamnarna tar ut en synlig avgift för sina kostnader samt att ett fåtal av hamnarna har inkluderat kostnaden i någon annan avgift. Av undersökningen framgår också hur stora de genomsnittliga kostnaderna för de tillfrågade hamnarna varit, se följande uppställning.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> Av dessa är ett 50-tal allmänna hamnar. Övriga hamnar utgörs av industriägda lastageplatser, se [http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage\\_\\_\\_1653.aspx](http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage___1653.aspx).

<sup>53</sup> Se rapport från ESPO, "Survey on implementation ISPS Code/EU Regulation in Germany – Interim results – 1 February 2005, s. 10." I rapporten anges hamnarnas kostnader i euro. För att lättare kunna jämföra de olika kostnader som finns redovisade i denna promemoria har kostnaderna i euro därför omvandlats och angetts i svenska kronor till en kurs av 9,44 SEK.

<sup>54</sup> "ISPS – kostnader, 21 hamnar", Sveriges Hamnar, år 2004.



	Skydds- utredning, skyddsplan, utbildning – engångs- kostnad, mnkr	Fasta arrange- mang (staket m.m.) – engångs- kostnad, mnkr	Driftkostnader – per år, mnkr	Drift- och kapital- kostnader – per år, mnkr
Genomsnitt- lig kostnad för en hamn	0,5	3,6 <sup>55</sup>	1,5	1,9

Två av hamnarna som ingick i undersökningen är stora och har kryssningstrafik. Deras kostnader ligger därför högt över alla de övriga hamnarnas kostnader. Om dessa två hamnar exkluderas blir den *genomsnittliga driftkostnaden 0,7 miljoner kronor samt drift- och kapitalkostnaden 1,1 miljoner kronor.*

Det finns ingen gemensam syn bland hamnarna vad gäller om kostnaden för sjöfartsskyddet skall tas ut, *hur* kostnaden i så fall skall tas ut, om kostnaden skall *redovisas särskilt* etc.

## Personalmässiga konsekvenser på grund av det nya regelverket

De fackliga organisationerna *Seko sjöfolk*, *Sjöbefälsförbundet*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *Sveriges Fartygsbefälsförening* fick samtliga vara med i processen när de nya reglerna togs fram. När det gäller själva genomförandet av regleringen har organisationerna i vissa fall varit delaktiga genom att anordna kurser och utbildningar i sjöfartsskydd. I övrigt har de fackliga organisationerna inte varit direkt delaktiga i själva genomförandet.

Den nya regleringen innebär att medlemmarnas arbetsförhållanden i många fall har förändrats. Enligt uppgifter från de fackliga organisationerna påverkar reglerna dagligen sjömännens arbetssituation ombord. Ytterligare arbetsuppgifter skall utföras av personal som redan tidigare i många fall hade maximal belastning när det gäller arbetstid. De nya arbetsuppgifterna har i de flesta fall inte inneburit en motsvarande ökning av de personella resurserna. Antalet besättningsmän ombord på ett fartyg är i många fall begränsat. Detta innebär att det i vissa fall inte finns tillgång till ytterligare en person som t.ex. skall sköta övervakningen vid in- och utpassering eller vid genomförande av övningar. Denna situation får fartyget lösa genom att hyra in tillfällig personal.

Ett annat problem för framför allt besättningen ombord utgör de situationer vid vilka det kan uppstå en konflikt mellan sjöfartsskyddsreglerna å ena sidan och sjösäkerhetsreglerna å den andra. Ett konkret exempel på detta utgör det fallet att en dörr enligt sjöfartsskyddsreglerna skall hållas låst medan samma

<sup>55</sup> Några av hamnarna har angett att det ligger en allmän höjning av skalskyddet i kostnaden.

dörr enligt sjösäkerhetsreglerna skall hållas olåst. Ytterligare problem för besättningen utgörs av den konflikt som kan uppkomma mellan reglerna om sjöfartsskydd samt vilotid.

## Tillsyn

### Kommissionens inspektionsverksamhet

Enligt artikel 9.4 i EG-förordningen har kommissionen tillsammans med den av staten utsedda sambandspunkten rätt att kontrollera medlemsstatens genomförande och tillämpning av sjöfartsskyddet. I detta ingår kontroll av ett lämpligt antal utvalda hamnanläggningar och rederier. Kommissionens inspektionsmöjligheter är begränsade till att avse verksamhet inom den s.k. första pelaren inom EG-rätten, vilket innebär att myndigheternas verksamhet inom säkerhetsområdet och det polisiära området inte skall vara föremål för inspektionerna. När kommissionen genomför sina inspektioner är berörda organ och personer skyldiga att underkasta sig inspektionen.<sup>56</sup>

När det gäller själva förfarandet vid utförandet av kommissionens inspektioner har kommissionen antagit förordning (EG) nr 884/2005 av den 10 juni 2005 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området för sjöfartsskydd.<sup>57</sup> Syftet med förordningen är att genom inspektioner kontrollera effektiviteten i nationella kvalitetskontrollsystem och i åtgärder, förfaranden och strukturer avseende sjöfartsskydd. I förordningen fastställs förfaranden för kommissionens inspektioner för att övervaka tillämpningen av EG-förordning nr 725/2004 i varje medlemsstat och vid enskilda hamnanläggningar och relevanta företag.

Kommissionens tillsynsarbete i Sverige genomfördes under slutet av november 2005 genom besök hos sjöfartsinspektionen. Enligt uppgift från sjöfartsinspektionen har någon rapport från kommissionen ännu inte avlämnats (januari 2006).

## En sammanfattning av aktörernas synpunkter

På de allra flesta håll anser man att genomförandet i stora delar fungerat bra. Från flera håll, men framför allt från hamnar och rederinäring, efterlyser man emellertid något slag av nationell handlingsplan, vilken, förutom riktlinjer och anvisningar för genomförande av gemensamma övningar, bör innehålla rutiner för hur information om t.ex. höjd skyddsnivå skall vidarebefordras från myndigheterna till övriga berörda aktörer. Man efterlyser vidare handlingsplaner och rutiner för en situation där ett eller flera andra länder är in-

<sup>56</sup> Se 11 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, som trädde i kraft den 1 januari 2005.

<sup>57</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 884/2005 av den 10 juni 2005 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området för sjöfartsskydd. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2005.

blandade. Sammantaget har man inom hamnar och rederinäring gett uttryck för en osäkerhet om vad som egentligen gäller i en situation med förhöjd skyddsnivå, vilket ansvar de olika myndigheterna i en sådan situation har samt vad man kan förvänta sig av respektive myndighet. Som exempel har några företrädare för hamnarna angett att när man vänt sig till den lokala polisen i en fråga om sjöfartsskydd så har man inte kunnat få någon hjälp.

Företrädare för hamnar och rederinäring har också uttryckt behov av ytterligare vägledning när det gäller vilka konkreta åtgärder som krävs för att uppfylla kraven i det nya regelverket. Den vägledning som gavs i samband med ikraftträdandet anser man var helt otillräcklig. Man har t.ex. påpekat att det ser väldigt olika ut när det gäller säkerhetsarrangemangen i de hamnanläggningar som berörs av reglerna men att samtliga dessa ändå har fått sina skyddsutredningar och skyddsplaner godkända av sjöfartsinspektionen.

Kustbevakningen har pekat på de svårigheter som myndighetens tjänstemän ibland råkar ut för när de skall besöka en hamn i ett tjänsteärende.

Inte någon av de involverade och ansvariga myndigheterna har fått några extra resurser för att täcka de merkostnader som uppkommit på grund av det nya regelverket. Bland de tillfrågade aktörer som fått ökade kostnader för sjöfartsskyddet har merparten ifrågasatt varför inte staten tar ett större ansvar för de uppkomna kostnaderna.

## Hur samordningen mellan några berörda aktörer är organiserad

**Sammanfattning:** Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och Tullverket är de myndigheter som skall samordna sina verksamheter när det gäller sjöfartsskyddet. På central nivå har dessa tagit fram skriftliga rutiner för bl.a. beslut om skyddsnivåer. Vissa kommunikationsvägar är ännu inte fastställda. Inom Sjöfartsinspektionen pågår arbete med att ta fram ytterligare rutiner för detta. Från polismyndigheterna har i vissa fall uttryckts en osäkerhet när det gäller det nya regelverket. Särskilda föreskrifter eller rutiner om hur samverkan på lokal nivå skall bedrivas saknas hos flertalet polismyndigheter, som inväntar Rikspolisstyrelsens föreskrifter och ytterligare rutiner. Företrädare för hamnar och rederinäring anser sig inte ha fått tillräcklig information och känner därför inte till vilka olika roller och uppgifter myndigheterna egentligen har om en hotsituation skulle uppkomma. Dessa aktörer efterlyser också något slag av nationell handlingsplan när det gäller samordningen både inom landet och i förhållande till grannländerna.

Det är i första hand myndigheterna *Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen och Tullverket* som har tilldelats olika uppgifter enligt det nya regelsystemet. Beskrivningen i detta avsnitt tar därför sikte på hur dessa myndigheter samordnar sina verksamheter. De bestämmelser som hittills tagits fram för samordningen har tidigare beskrivits i avsnittet *Det nya regelverket*, s. 13.

Utöver nu nämnda myndigheter finns det emellertid ytterligare aktörer som på olika sätt kan bli involverade i frågor som hänger samman med sjöfartsskyddet. En kort presentation av dessa myndigheter och deras uppgifter finns på s. 54.

Det är främst vissa funktioner i det nya systemet som i större eller mindre utsträckning kräver en samordning mellan två eller flera av de huvudansvariga myndigheterna, medan andra funktioner inte kräver en sådan. De funktioner som berörs av samordning är t.ex. beslut om skyddsnivå, att ta emot förhandsanmälan från ankommande fartyg, undersökning av personer och egendom samt övningar.

Genom olika bestämmelser i det nya regelverket är myndigheternas ansvar och roller således fördelade. Nedan ges en beskrivning av hur samordningen på central respektive lokal nivå är organiserad. Eftersom funktionerna *beslut om skyddsnivå* och *förhandsanmälan från ankommande fartyg* får anses vara centrala i det nya systemet begränsas beskrivningen på båda nivåerna till dessa funktioner. Det är också beträffande dessa funktioner som ytterligare föreskrifter och riktlinjer redan tagits fram.

På lokal nivå beskrivs förhållandena på orterna Göteborg, Ystad och Karlskrona. Eftersom information om ett beslut om skyddsnivå skall nå hamnen har hamnens perspektiv valts som utgångspunkt för beskrivningen.

## Beslut om skyddsnivå

### Rikspolisstyrelsen

Som tidigare framgått fattar Rikspolisstyrelsen genom Rikskriminalpolisen, efter hörande av Sjöfartsverket och Kustbevakningen, beslut om vilken skyddsnivå som skall gälla för ett fartyg eller en hamnanläggning, förutom i brådskande fall då Rikspolisstyrelsen får fatta beslut om ändring av skyddsnivån utan att höra de andra två myndigheterna.<sup>58</sup> En detaljerad beskrivning av beslutsordning och beslutsbehörighet när det gäller beslut om skyddsnivå finns i avsnittet Sjöfartsskyddslagen och sjöfartsskyddsförordningen, se s. 14.

Den redovisning som följer beskriver hur kommunikationsvägarna är avsedda att fungera, vilket dokumenterats i form av föreskrifter, rutiner eller på annat sätt tagits fram. På grund av att det fortfarande saknas vissa föreskrifter eller rutiner för samarbete mellan de berörda myndigheterna är beskrivningen i vissa avseenden ännu ej fullständig.

### *Överenskommelse om rutiner för samarbetet mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikskriminalpolisen och Tullverket*

De fyra involverade myndigheterna har ingått en överenskommelse om rutiner för samarbetet vid bedömning av hotbilder och beslut om skyddsnivåer.<sup>59</sup>

Inledningsvis framgår att Rikspolisstyrelsen är huvudansvarig för beslut om vilken skyddsnivå som från tid till annan skall gälla för svenska fartyg, svenska hamnanläggningar och utländska fartyg i svenska vatten eller svenska hamnanläggningar, att det inom Rikspolisstyrelsen är Rikskriminalpolisen som kommer att vara den enhet som fattar beslut om ändring av skyddsnivån samt att Rikspolisstyrelsen skall svara för en kontinuerlig värdering av hotbilden och att minst en gång per år kalla till möte med de övriga myndigheterna för genomgång av rådande hotbild avseende sjöfartsskyddet.

Härefter erinras om att grundregeln i lagstiftningen är att Rikspolisstyrelsen efter att ha hört Sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen skall besluta om skyddsnivån för sjöfarten men att Rikspolisstyrelsen i brådskande fall får fatta beslut om ändring av nivån utan att höra de två andra myndigheterna och att beslutet då skall omprövas om någon är av annan åsikt. Det är Rikskriminalpolisen som avgör om ett beslut om ändring av skyddsnivån skall anses vara brådskande. Det konstateras att en höjning av skyddsnivån i praktiken

<sup>58</sup> Se 3 § sjöfartsskyddslagen.

<sup>59</sup> Överenskommelsen, i form av en skrivelse från sjöfartsinspektionen till de övriga tre myndigheterna, är daterad den 16 juni 2004.

alltid torde vara brådskande och att Rikskriminalpolisen därför först i efterhand kommer att höra övriga myndigheter.

Vidare har Sjöfartsverket, Kustbevakningen samt Tullverket en skyldighet att rapportera till Rikspolisstyrelsen om man finner något som har betydelse för bestämmande av skyddsnivån. Det anges därvid vem eller vilka som är kontaktpersoner vid respektive myndighet samt hur man kommer i kontakt med dessa.

Eftersom ett beslut om skyddsnivå för enskilda fartyg och hamnanläggningar kan beröra utländska fartyg bör det finnas en rutin för att informera Utrikesdepartementet i dessa fall. Denna rutin utformas av Rikspolisstyrelsen.

I överenskommelsen mellan de fyra myndigheterna finns slutligen en klausul som reglerar situationen då det föreligger en hotbild mot svenska fartyg i utländska vatten. I en sådan situation skall ytterligare ett organ kopplas in, nämligen Sjöräddningscentralen, MRCC, i Göteborg.<sup>60</sup> Enligt uppgift från sjöfartsinspektionen har denna klausul numera utgått (januari 2006).

#### *Ytterligare rutiner för samarbetet mellan myndigheterna*

Enligt uppgift från sjöfartsinspektionen tillämpas vissa ytterligare rutiner av de myndigheter som omfattas av den ovan presenterade överenskommelsen. Dessa är i dag enbart dokumenterade i brevform, men inom inspektionen pågår arbete med att dokumentera rutinerna skriftligen. Arbetet med detta beräknas vara klart i månadsskiftet januari/februari 2006.

Enligt dessa rutiner skall Rikskommunikationscentralen meddela sjöfartsinspektionens beredskapsinspektörer samt företrädare för de andra två myndigheterna om skyddsnivån höjs för en hamnanläggning eller ett fartyg. Rikskriminalpolisen skall meddela polisledningen i det eller de län som är berörda.

Från sjöfartsinspektionen skall informationen därefter via en beredskapsinspektör gå vidare till skyddsansvarig i berörd hamnanläggning respektive berört rederi. I de fall en skyddsnivåhöjning gäller samtliga fartyg på svensk territorialvatten skall sjöfartsinspektionen sända ut ett särskilt s.k. Navtex-meddelande<sup>61</sup> via radio. Ett sådant meddelande når alla fartyg som omfattas av ISPS-koden och som befinner sig i närområdet. Härfter åligger det rederierna att meddela sina fartyg om skyddsnivåhöjningen. Dessa rutiner finns dokumenterade i rederiernas ISPS-manualer. Rederierna har i dessa fall enligt inspektionen möjlighet att få hjälp av sjöräddningscentralen att nå de fartyg som ligger långt bort.

Enligt de nu beskrivna rutinerna skall således Rikskommunikationscentralen, förutom att meddela sjöfartsinspektionens beredskapsinspektörer, även meddela företrädare för både Kustbevakningen och Tullverket om skyddsnivån höjs för en hamnanläggning eller ett fartyg.

<sup>60</sup> Maritime Rescue Coordination Centre, som finns beläget i Göteborg tillhör Sjöfartsverket.

<sup>61</sup> Navtex är ett internationellt system för utsändning av navigationsvarningar samt väder- och isinformation. Endast varningar som berör farvatten utomskärs, dvs. "coastal" varningar, sänds på Navtex.

Av den tidigare presenterade överenskommelsen framgår att Kustbevakningens kontaktpunkt för samråd utgörs av dess centrala ledning, som finns i Region Syd. I förekommande fall skall Rikskriminalpolisen kontakta vakthavande befäl där.

Enligt uppgifter från Tullverket får myndigheten information från Rikskriminalpolisen om förhöjd skyddsnivå via tullens rikssambandscentral i Kiruna. Därifrån vidarebefordras informationen till dem som berörs inom tullen i enlighet med de rutiner som sedan tidigare finns inom myndigheten för att föra information vidare. Tullverket har inte – förutom viss information om ISPS-koden på tullens intranät – några för ändamålet särskilt framtagna skriftliga rutiner för vidarebefordran av denna typ av information inom den egna myndigheten.

## Polismyndighet

Förutom Rikspolisstyrelsen får i brådskande fall även en polismyndighet fatta beslut om vilken skyddsnivå som skall råda för ett fartyg eller en hamnanläggning inom det egna polisdistriktet.<sup>62</sup> Ett sådant beslut skall genast underställas Rikskriminalpolisen, som utan dröjsmål skall pröva om beslutet skall bestå. Detta skall ske efter samråd med sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen.

Av de intervju- och enkätsvar som inkommit från polismyndigheterna och som redovisats ovan framgår att dessa på de flesta håll inte har tagit fram några särskilda rutiner eller riktlinjer när det gäller frågor om sjöfartsskydd över huvud taget. Några särskilda rutiner för beslut om höjning av skyddsnivån inom dessa myndigheter finns därmed inte heller.

När det gäller ett lokalt beslut på någon av orterna Göteborg, Ystad eller Karlskrona är det polismyndigheterna i Västra Götaland, Skåne respektive Blekinge län som är ansvariga. De tre länspolismyndigheterna har sina ”huvudkontor” i Göteborg, Malmö respektive Karlskrona.

### Göteborg

I samband med att de nya reglerna trädde i kraft tog man *inom Polismyndigheten i Västra Götaland* fram nya tjänsteföreskrifter.<sup>63</sup> Av dessa framgår att länsordningspolisen inom polismyndigheten har det övergripande ansvaret för sjöfartsskyddet och hamnanläggningskontrollverksamheten samt ansvarar för samordningen och samverkan med andra organisationer och myndigheter.<sup>64</sup> De flesta andra länspolismyndigheter har placerat frågorna på länspolismästarnivå. Anledningen till att Polismyndigheten i Västra Götaland har valt en

<sup>62</sup> Se 3 § tredje stycket sjöfartsskyddslagen samt punkt 5 i överenskommelsen av den 16 juni 2004 mellan de fyra myndigheterna. – Se också 4 § polislagen (1984:387) angående indelningen i polisdistrikt.

<sup>63</sup> Se Polismyndighetens i Västra Götaland tjänsteföreskrifter om hamnskyddskontroll och övrig verksamhet enligt EU-förordningen avseende sjöfartsskydd, dnr AL-272-5918/04, som trädde i kraft den 1 juli 2004.

<sup>64</sup> Se punkt 2.1. samma tjänsteföreskrifter.

annan lösning är att myndigheten har ett annat operativt koncept än de flesta andra polismyndigheter. Enligt detta koncept har vissa operativa beslut och ett omfattande beredningsansvar delegerats till länsordningspolisen inom myndigheten.

Inom polismyndigheten har man tillsatt en liten grupp medarbetare som samtliga är väl insatta i det nya regelverket. Gruppen består för närvarande av fyra personer, och samtliga har ett s.k. samverkansansvar. Det är kriminalunderrättelseroteln (KUT-roteln) vid länskriminalpolisen i Västra Götaland som ansvarar för insamling av information och genomförande av hotbildsanalyser. Om KUT-roteln får uppgift om förändrad hotbild skickas denna information till länsordningspolisen.

Om det skulle vara aktuellt att inom den egna polismyndigheten fatta ett beslut om förhöjd skyddsnivå är det i första hand länspolismästaren eller biträdande länspolismästaren som är behöriga att fatta ett sådant beslut, men också chefen för länsordningspolisen samt polischef i myndighetsberedskap har denna behörighet. När det gäller den operativa ledningen skall länsvakt-havande befäl i brådska fall ansvara för höjande av skyddsnivåer inom hamnanläggningar i Västra Götalands län.<sup>65</sup> När ett sådant beslut har fattats framgår det av myndighetens insatsplan med tillhörande objektplan vilka personer i Göteborgs hamn som skall kontaktas och hur man kommer i kontakt med dessa. Några särskilt framtagna rutiner för hur informationen skall vidarebefordras till övriga involverade aktörer finns inte. Överföringen av information till dessa sker enligt de allmänna rutiner som sedan tidigare finns utarbetade inom myndigheten. Som framgått av det föregående är det en liten grupp personer som har ansvar för och som är väl insatta i frågorna om sjöfartsskydd inom myndigheten. Samtliga dessa kan sägas inneha ett slags nyckelfunktion, och någon i gruppen skall alltid finnas på plats. Gruppmedlemmarna har täta kontakter med företrädare för de regionala enheterna vid Kustbevakningen och sjöfartsinspektionen, som båda finns i Göteborg. Genom dessa täta kontakter och genom att se till att man alltid har uppdaterade uppgifter på kontaktpersoner etc. föreligger det enligt myndigheten ett väl fungerande nätverk om någonting skulle inträffa.

*Göteborgs hamn* har i sina skyddsplaner angivet att hamnens kontakter med polisen skall ske genom länsordningspolisen vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Dessa kontakter fungerar bra, men hamnen säger sig i dag inte känna till varifrån inom polisen ett meddelande om förhöjd skyddsnivå kan eller skall komma.

#### *Ystad*

Inom *Polismyndigheten i Skåne* ansvarade tills för något år sedan en polis-kommissarie inom länskriminalpolisen för bl.a. frågorna om sjöfartsskydd. Den ansvarige poliskommissarien slutade emellertid sin anställning inom polisen under hösten år 2003 för att övergå till ett arbete som hamnskydds-

---

<sup>65</sup> Se punkt 3 samma tjänsteföreskrifter.



spektör inom sjöfartsinspektionen. Någon efterträdare till poliskommissarien har ännu (januari 2006) inte utsetts. Det pågår inom myndigheten ett arbete med att sammanställa dokumentation över ritningar och kontaktpersoner i de hamnar som finns inom distriktet. Tanken är att denna dokumentation så småningom skall finnas tillgänglig hos länsvakthavande befäl. När det gäller den formella regleringen framgår av allmänna regler i myndighetens delegationsordning att ansvaret för frågan för närvarande är delegerat till polisområdeschef.

Det finns inte några rutiner för hur polismyndigheten skall få del av ett beslut om förhöjd skyddsnivå från Rikspolisstyrelsen. Myndigheten avvaktar rutiner från central nivå.

Av polismyndighetens delegationsordning framgår att det är polisområdeschef som är behörig att fatta ett beslut om förhöjd skyddsnivå på det lokala planet. Myndigheten har inte tagit fram några delgivningsrutiner ännu eftersom man även på detta område avvaktar Rikspolisstyrelsens riktlinjer.

*Företrädare för Ystads hamn* saknar kännedom om vem eller vilka inom polismyndigheten man skall vända sig till eller vem man ska få information från i en situation med förhöjd skyddsnivå. I dag vänder man sig i förekommande fall till gränspolisen. Man anser att ansvaret för vidarebefordran av information om förhöjd skyddsnivå bör komma från länspolismyndigheten i de fall det är denna myndighet som fattat beslut om ändring av nivån.

### *Karlskrona*

Inom *Polismyndigheten i Blekinge län* var tidigare dåvarande chefen för gränspolisen i länet ansvarig för frågan om sjöfartsskydd. När denna enhet upphörde övergick ansvaret till en polisman som tidigare arbetat med sjöfartsskyddsfrågor inom Säpo. Sedan denne polisman övergått till ett arbete inom Maritimt underrättelsecenter (MUC) har inte någon formellt ansvarig för sjöfartsskyddet utsetts, och man uppger från polismyndigheten att man ”tappat bort” frågan. Myndigheten kommer inom den närmaste tiden att ta tag i denna fråga och i samband därmed också utse en kontaktperson med ansvar för sjöfartsskyddsfrågorna. Enligt uppgift kommer ansvaret att läggas på rättsenheten.

När det gäller hur myndigheten skall få del av ett beslut om förhöjd skyddsnivå från Rikspolisstyrelsen, har polismyndigheten från centralt håll inhämtat uppgift om att sådan information skall komma myndigheten till del genom ett s.k. krypterat meddelande från polisens rikskommunikationscentral (RKC). Hittills har något sådant beslut inte fattats på central nivå, men om myndigheten skulle få ett sådant meddelande skulle man se till att de som berörs av beslutet får del av detta. Inom myndigheten har man emellertid inte tänkt igenom och reglerat dessa rutiner ännu. Detsamma gäller om polismyndigheten själv skulle fatta ett beslut om att höja skyddsnivån. Det krävs ändringar i arbetsordning, delegationsordning etc. för att fastställa vem som skall vara behörig att fatta ett sådant beslut. Om det skulle bli aktuellt att fatta ett sådant beslut inom myndigheten uppges att kontakt då skulle komma att tas

med vederbörande rederi och, beroende på hur hotbilden ser ut, med övriga involverade myndigheter. Polismyndigheten avvaktar ytterligare information samt inväntar de föreskrifter och rutiner som man på central nivå inom polisen arbetar med att ta fram.

*Karlskrona hamn* vänder sig i de fall man har frågor om sjöfartsskyddet till ansvarig hamnskyddsinspektör vid sjöfartsinspektionen. Det pågår ett arbete inom hamnen med att ta fram rutiner för detta samt hur information från polismyndigheten om förhöjd skyddsnivå skall komma hamnen till del. Det finns således i dag (december 2005) inga rutiner för hur sådan information skall nå hamnen.

## Förhandsanmälan från ankommande fartyg

Som tidigare redogjorts för regleras Kustbevakningens uppgift som kontaktpunkt gentemot sjöfarten i arbetet med sjöfartsskydd<sup>66</sup> genom en överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen, vilket Sjöfartsverket tillkännagivit i sin föreskriftsserie.<sup>67</sup> Överenskommelsen gäller t.o.m. den 30 juni 2006 och förlängs till att gälla tills vidare om inte skriftlig uppsägning sker ett år före avtalstidens utgång. – En detaljerad beskrivning av Kustbevakningens uppgifter vad gäller förhandsanmälningar från ankommande fartyg finns i avsnittet Sjöfartsverkets föreskrifter, se s. 17.

Om Kustbevakningen finner brister i innehållet i ett fartygs anmälan begär man ur tillsynsperspektivet (beträffande brottsbekämpning, se nedan) att fartyget skall rätta till dessa brister. Om inte någon rättelse sker meddelas i första hand vederbörande sjöfartsinspektionsområde, men vakthavande befäl vid ledningscentralen i Härnösand kan också ställa kravet att fartyget skall fortsätta till en angiven plats inom territorialhavet eller ett inre vatten. När ett sådant beslut har tagits av Kustbevakningen underrättas sjöfartsinspektionen.

När Kustbevakningen finner sådana brister i en förhandsanmälan att ärendet skall överlämnas till Sjöfartsverket, tar Kustbevakningens vakthavande befäl vid ledningscentralen i Härnösand telefonkontakt med jourhavande sjöfartsinspektör inom det sjöfartsinspektionsområde vartill fartyget anmält sin ankomst. Kustbevakningen lämnar till tjänstgörande sjöfartsinspektör *dels* information om vilka åtgärder som vidtagits, *dels* aktuella handlingar per fax eller e-post.<sup>68</sup>

När den samlade informationen om ett fartyg väcker misstankar om brottslig verksamhet eller situationen kring fartygets anlop annars bedöms innefatta hot liksom om informationen föranleder anledning anta att visst brott begåtts, förser ledningscentralen i Härnösand också berörd polismyndighet och den

<sup>66</sup> Uppgifter enligt artikel 6 och regel 7.2 i bilaga 1 till EG-förordning nr 725.

<sup>67</sup> Se Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2004:14) av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd.

<sup>68</sup> Se punkt 6 Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2004:14) av Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd.

inom Kustbevakningen berörda regionen med informationen om fartyget och anlöpet m.m. – När det härvid är fråga om allvarliga hot eller misstankar om allvarlig brottslig verksamhet, tar kontaktpunkten samtidigt också kontakt med Rikspolisstyrelsen via Rikskommunikationscentralen. Även Maritimt underrättelsecentrum (MUC) får del av information om misstänkt brottslig verksamhet av allvarlig art.

När det finns anledning anta att ett visst brott som ligger inom Kustbevakningens verksamhetsområde har begåtts, kan kustbevakningstjänstemän vid berörd region också vidta initiala ingripanden mot brottet med i huvudsak samma befogenhet som tillkommer polisman och då också ta upp anmälan om brottet.<sup>69</sup> Den fortsatta utredningen av brottet genomförs emellertid av berörd polismyndighet såvida inte denna begär Kustbevakningens bistånd.<sup>70</sup> Om det brott som misstänkts ligger utanför Kustbevakningens sakliga verksamhetsområde lämnas i stället endast information om upptäckten till berörd polismyndighet, vilket sker som ett led dels i den allmänna samverkan mellan myndigheterna och i Kustbevakningens övergripande uppdrag att förebygga störningar av ordningen i sjötrafiken<sup>71</sup>, dels i Kustbevakningens uppdrag att samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation och förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter.

*Polismyndigheten i Västra Götaland* säger sig i dag inte känna till hur information från Kustbevakningen om förhöjd skyddsnivå ombord på ett fartyg skall komma polismyndigheten till del. Det finns i dag ett samarbete mellan polismyndigheten och Kustbevakningen, men just denna fråga har inte tagits upp till behandling mellan parterna. I ett fall anlöpte ett fartyg med förhöjd skyddsnivå Göteborgs hamn utan att polismyndigheten dessförinnan fått någon information av Kustbevakningen. Inom polisen fick man denna information först när fartyget kommit till Göteborg. Då hade hamnen, som inte heller fått någon information från Kustbevakningen, tagit kontakt med sjöpoliserna i Göteborg, som i sin tur kontaktat länsordningspolisen.

När det gäller ett beslut om förhöjd skyddsnivå som meddelats till Kustbevakningen Region Nord har *Polismyndigheten i Skåne* från Kustbevakningen Region Nord inhämtat uppgiften att endast viss information därifrån går vidare till Rikspolisstyrelsen samt att om det finns ett avtal med en lokal ledningscentral vidarebefordras uppgiften också dit, i annat fall inte. Polismyndigheten i Skåne har inget sådant avtal med Kustbevakningen, och någon information från Kustbevakningen om förhöjd skyddsnivå har hittills aldrig inkommit till polismyndigheten. Polismyndigheten avvaktar Rikspolisstyrelsens riktlinjer så att frågan blir likvärdigt hanterad i hela landet.

Om en situation med förhöjd skyddsnivå som berör *Polismyndighetens i Blekinge län* distrikt skulle inträffa, utgår myndigheten från att man får ett

<sup>69</sup> Jfr lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, LKP, som omfattar bl.a. brott mot lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

<sup>70</sup> Jfr 7 § LKP.

<sup>71</sup> Se 6 § förvaltningslagen (1986:223) och 3 § polislagen (1984:387), jfr även 2 § förordningen (2005:742) med instruktion för Kustbevakningen.

meddelande om detta från Kustbevakningen. Det finns dock inga tjänsteföreskrifter eller andra särskilda rutiner framtagna för vidarebefordran av detta slags meddelanden.

Företrädare för samtliga tre hamnar som tillfrågats har bekräftat att det inte finns några rutiner framtagna för hur information från Kustbevakningen om förhöjd skyddsnivå ombord på ett fartyg skall komma respektive hamn till del. Vid Ystads hamn har man tillagt att man anser att det bör åligga Kustbevakningen att ta kontakt med hamnens säkerhetschef i en situation med förhöjd skyddsnivå ombord på ett ankommande fartyg.

## Hur samordningen uppfattas av de tillämpande aktörerna

I det följande redogörs för hur aktörerna uppfattar samarbete och samordning vid ett beslut om höjd skyddsnivå för en hamnanläggning eller ett fartyg.

I princip samtliga företrädare för de ansvariga myndigheterna har gett uttryck för att det inledningsvis förekom problem av olika slag när det gäller samordningen mellan myndigheterna. Vissa av dessa problem har lösts medan andra problem kvarstår.

*Sjöfartsinspektionen* anser att det finns en tydlig rollfördelning i regelverket och säger sig inte ha upplevt några problem när det gäller samordning av reglerna för de olika inblandade myndigheterna. Inom inspektionen pågår dessutom ett arbete med att ta fram ytterligare rutiner för hur de involverade aktörerna skall få del av information om ett beslut om höjning av skyddsnivån. Detta arbete beräknas vara klart i månadsskiftet januari/februari 2006. Från ett av inspektionsområdena har framförts att man haft vissa problem när det gäller informationsöverföringen till inspektionsområdet från Kustbevakningen i Härnösand. Problemet uppges ha haft sin grund i att det ibland uppstår språkförbistring när ett fartyg meddelar uppgifter om sin ankomst till Kustbevakningen och att inspektionsområdet på grund av detta därefter fått felaktiga eller bristfälliga uppgifter om fartyget. I några fall har dessa felaktiga uppgifter enligt samma inspektionsområde resulterat i att sjöfartsinspektionen fått "rycka ut" i onödan. När Kustbevakningen i Härnösand har konfronterats med de av inspektionsområdet lämnade uppgifterna säger man från Kustbevakningens sida att man inte har fått några indikationer från sjöfartsinspektionen på central nivå att inspektionsområdena skulle ha fått felaktiga eller bristfälliga uppgifter.

*Kustbevakningen* har framhållit att myndigheten, särskilt genom kontaktpunkten vid Region Nord, håller sig fortlöpande underrättad och uppdaterad om befintliga olika kontaktvägar som en del i det rutinmässiga löpande arbetet även utan att särskilda fastställda beskrivningar av detta upprättas. För övrigt anser man inom Kustbevakningen att informationsvägarna från myndigheten till andra berörda myndigheter fungerar tillfredsställande.

*Tullverket*, som har begränsade uppgifter enligt det nya regelverket, ser inte något behov av ytterligare reglering och anser att de regler som för närvarande finns är tillräckligt tydliga. Tullen har dock framhållit att situationen eventuellt kan komma att förändras när polisens föreskrifter om förordnande av kontrollanter är klara. Då har nämligen polisen möjlighet att begära stöd från tullen vid undersökningar av personer och egendom, och det är i dag ovisst hur omfattande efterfrågan på detta bistånd kommer att bli.

De flesta av de tillfrågade *polismyndigheterna* utgår från att information om förhöjd skyddsnivå skall komma myndigheten till del genom de informationsvägar som redan i dag finns inom polisen. Polismyndigheterna har således inte tagit fram några särskilda rutiner för hur myndigheten skall få del av information om förhöjd skyddsnivå från Rikspolisstyrelsen respektive Kustbevakningen. Hos Polismyndigheten i Västra Götaland utgår man från att sådan information skall nå ned på länsnivå på samma sätt som annan typ av operativ information sprids från central nivå till länsnivå. Polismyndigheten i Västra Götaland ser inte heller något behov av några sådana rutiner.

Vid de samtal och intervjuer som genomförts med företrädare för polismyndigheterna har det från flera håll getts uttryck för att man inte anser sig ha fått tillräcklig information om den roll och de funktioner som polisen har enligt det nya regelverket. I övrigt anser man på många håll inom de tillfrågade polismyndigheterna att arbetet med sjöfartsskyddsfrågorna till viss del stannat av och att myndigheterna nu inväntar Rikspolisstyrelsens föreskrifter, rutiner och ytterligare information. Några myndigheter har framhållit att de anser det vara angeläget att polisen på central nivå genom föreskrifter eller rutiner anger hur vidarerapporteringen mellan myndigheter och hamnar inom respektive verksamhetsområde skall bedrivas. Först därefter anser man inom flertalet polismyndigheter att arbetet med att ta fram rutiner på länsnivå kan påbörjas eller i förekommande fall fortsätta.

Från företrädare för *hamnarna* har man gett uttryck för att man inte fått information från polisen om vem man skall vända sig till i olika situationer och att man helt enkelt inte vet vem inom polisen som är ansvarig för frågorna om sjöfartsskydd. Enligt regelverket skall polisen fastställa skyddsnivåer och hamnarna skall få uppgift från polisen om skyddsnivån höjs. Flera av de tillfrågade företrädarna för hamnarna säger sig i dag inte känna till hur man ska få del av ett sådant meddelande. Det finns inga rutiner framtagna för spridning av denna typ av information från polisen. Företrädare för hamnarna säger sig heller inte känna till om informationen skall komma från lokal nivå, länsnivå eller nationell nivå inom polisen.

Som tidigare redogjorts för har man inom *rederinäringen* uttryckt att man saknar övergripande planer och beskrivningar av hur de olika myndigheterna skall samarbeta. Näringen efterlyser något slag av nationell handlingsplan som bör reglera hur ansvaret för samordning är fördelat mellan de olika aktörerna. En sådan handlingsplan bör också, enligt rederinäringen, inkludera och reglera gemensamma övningar mellan berörda myndigheter och övriga aktörer. Man saknar vidare en beskrivning av hur samordningen mellan t.ex.

Sverige och Danmark ser ut. Som situationen nu är anser man sig inte kunna till vad man kan förvänta sig av respektive myndighet när någonting händer, särskilt gäller detta vilka uppgifter på det nationella planet som polisen ansvarar för.

## Övriga myndigheter och organ

Utöver de myndigheter som har en roll på området för sjöfartsskyddet och som finns beskrivna ovan finns det ytterligare ett antal myndigheter eller organ som på något sätt kan vara involverade i frågor som har samband med sjöfartsskyddet. Nedan följer en kort presentation av dessa organ samt de uppgifter dessa ansvarar för.

### Länsstyrelserna

Det är *länsstyrelsen* som, efter samråd med Sjöfartsverket, meddelar föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde.<sup>72</sup> Befogenheten att meddela denna typ av föreskrifter har länsstyrelsen också när begränsningarna inom en hamnanläggning inom Sveriges sjöterritorium är motiverade av sjöfartsskyddsskäl.<sup>73</sup>

Det är hamnanläggningsinnehavaren som gör en riskbedömning och tar fram en sjöfartsskyddsplan. Det är också denne som i förekommande fall skall kontakta länsstyrelsen. När länsstyrelsen tagit fram ett förslag om nya föreskrifter utgör Sjöfartsverket remissinstans. Inom Sjöfartsverket är det fartygstrafikenheten som tillsammans med verkets hamnskyddsinspektörer hanterar denna typ av frågor.

Länsstyrelserna är också ansvariga när det gäller tillstånd för övervakning som sker med kameror som kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde. Flera hamnar har med anledning av det nya regelverket satt upp övervakningskameror, och de har därmed varit skyldiga att söka tillstånd för kameraövervakningen hos vederbörande länsstyrelse.

### Statens räddningsverk

Ett annat exempel utgör *Statens räddningsverk*, som inte heller har någon självständig roll enligt sjöfartsskyddsreglerna.

Enligt förordningen (1988:1040) med instruktion för Statens räddningsverk är detta verk central förvaltningsmyndighet för följande frågor, i den mån det inte är en uppgift för någon annan myndighet, nämligen räddningstjänst, olycks- och skadeförebyggande åtgärder samt sanering efter utsläpp av radioaktiva ämnen från en kärnteknisk anläggning och landtransporter av farligt gods. Statens räddningsverk är också central förvaltningsmyndighet för

<sup>72</sup> Se 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300).

<sup>73</sup> Se 2 kap. 2 a § sjötrafikförordningen (1986:300).

frågor om brandfarliga och explosiva varor samt frågor om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.<sup>74</sup>

Statens räddningsverk har vidare ett ansvar enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Enligt dessa bestämmelser har räddningsverket och Sjöfartsverket, som är transportmyndighet i fråga om sjötransporter, olika roller och uppgifter. Statens räddningsverk är, när det gäller tillsyn över efterlevnaden av lagen (1982:821) om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, säkerhetsrådgivare för alla transportslag, medan Sjöfartsverket är skyldigt att utöva tillsyn såvitt gäller sjötransporter.

Kopplingarna mellan de fyra ”stora” myndigheterna på området för sjöfartsskydd och räddningsverket vid en incident som hör under sjöfartsskyddet har inte närmare undersökts.

### **Sjöräddningstjänsten**

Ett tredje exempel utgör *sjöräddningstjänstens* efterforskning och räddning av människor i sjönöd samt sjuktransporter från fartyg enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt internationella överenskommelser. Det är Sjöfartsverket som ansvarar för sjöräddningstjänst.<sup>75</sup>

### **Lokala räddningstjänsten**

Förutom de exempel på nationell nivå som redogjorts för ovan tillkommer de *lokala räddningstjänstmyndigheterna*, som också på ett eller annat sätt kan komma att beröras när det gäller frågor om sjöfartsskydd.

### **Maritimt underrättelsecentrum (MUC)**

Ett maritimt underrättelsecentrum inrättades sommaren 2004 genom ett samarbete mellan polisen, Tullverket och Kustbevakningen. Verksamheten tar sikte främst på underrättelsehantering och bedrivs i gemensamma lokaler i anslutning till Kustbevakningens centrala ledning i Karlskrona. Inom centrumet finns nio personer som företräder myndigheterna polisen, tullen och Kustbevakningen, samtliga på central nivå. MUC är ingen egen myndighet utan var och en som är knuten till centrumet arbetar under sin respektive myndighet, men man har gemensamma ärenden. Tanken med att skapa detta centrum var att man kan uppnå vissa fördelar om företrädare för de olika myndigheterna sitter under samma tak och arbetar med ett och samma ärende men utifrån olika myndighetsperspektiv. När det gäller sjöfartsskyddet sysslar man med frågor om riskbedömningar och hotbildsanalyser.

<sup>74</sup> Se 1 § förordningen (1988:1040) med instruktion för Statens räddningsverk.

<sup>75</sup> Se 4 kap. 8 § förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

## Reglerna om begränsat tillträde till hamnanläggningar – några konsekvenser

**Sammanfattning:** De nya reglerna om begränsat tillträde till hamnanläggningar har medfört en rad olika konsekvenser. Allmänhetens tillträde till hamnarna har förhindrats eller försvårats. Besättningsmedlemmar har blivit nekade eller haft problem med att få gå i land i svenska hamnar liksom utomlands. Tjänstemän från Kustbevakningen har fortfarande i enstaka fall problem med att få tillträde till en hamnanläggning. Arbetsmiljön för dem som verkar inom en hamn har blivit bättre och antalet stölder har minskat.

Enligt tvingande regler i EG-förordningen skall en hamnanläggnings skyddsplan bl.a. omfatta åtgärder för att förhindra obehörigt tillträde till hamnanläggningen, till fartyg som är förtöjda i hamnanläggningen och till sådana områden inom hamnanläggningen dit tillträdet är begränsat.<sup>76</sup>

När det gäller tillträde till hamnanläggningar har de nya reglerna om sjöfartsskydd medfört en rad olika konsekvenser för bl.a. allmänhet, besättning och arbetsmiljö. I detta avsnitt beskrivs i första hand dessa konsekvenser när det gäller de svenska hamnarna. Besättningens svårigheter att gå i land utomlands, bl.a. i USA och EU, berörs kortfattat under särskild rubrik eftersom detta uppfattas som ett stort problem av dem som berörs.

### Allmänhetens tillträde till svenska hamnanläggningar

Genomförandet av systemet för sjöfartsskydd innebär att berörda hamnar på många håll spärrat av delar av hamnen genom att sätta upp staket eller stängsel med låsta grindar eller på annat sätt förhindrat att obehöriga får tillträde till hamnanläggningen. Vissa hamnar hade redan innan de nya reglernas tillkomst sådana säkerhetsarrangemang, medan andra först i samband med reglernas ikraftträdande vidtog sådana säkerhetsåtgärder. De olika säkerhetsåtgärderna som vidtagits i berörda hamnar varierar stort. I vissa fall finns endast en skylt som upplyser om att området är ett s.k. sjöfartsskyddsområde till vilket obehöriga inte har tillträde. I andra fall har man installerat inhägnader med både låsta grindar och vaktpersonal. Dessa åtgärder av olika slag har av hamnarna i första hand vidtagits för att uppfylla de funktionskrav som finns i regelverket. Åtgärderna har av naturliga skäl medfört att allmänhetens tillträde till ett antal hamnanläggningar – i större eller mindre utsträckning – har försvårats eller förhindrats.

Ett av medlen för att stärka skyddet mot brottsliga handlingar gentemot sjöfarten är att obehöriga personer skall förhindras att få tillträde till hamnanläggningarna. Det skall således inte vara möjligt för obehöriga att ta sig in i eller vistas inom anläggningen. Det har inte framkommit några indikationer på att det skulle ha förekommit några starkare negativa reaktioner från all-

<sup>76</sup> Se artikel 16.3.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.



mänheten på detta. Företrädare för några av hamnarna har upplyst om att en eller annan person ringt eller skrivit till hamnpersonal och varit upprörd över att t.ex. ett tidigare tillgängligt fiskevatten nu inte längre kan nyttjas. I ett fall har en privatperson till hamnen uttryckt sitt missnöje över att ett område som tidigare utgjort en rekreationsplats eller ett promenadstråk nu inte längre är tillgängligt. Det samlade intryck som förmedlats vid de olika intervjuerna är att det finns en acceptans och förståelse från allmänhetens sida för att en tillträdesbegränsning måste till för att höja säkerheten i hamnarna, på samma sätt som sedan tidigare finns för flygplatserna.

## Besättningens möjligheter att gå i land

Av förordet till ISPS-koden framgår att ingenting i koden skall tolkas eller tillämpas på ett sätt som strider mot grundläggande rättigheter och friheter enligt internationella dokument, särskilt de rörande sjöfolk och flyktingar, inbegripet ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet, samt internationella normer rörande sjöfolk och hamnarbetare. I samma förord erinras om 1965 års konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen) som bl.a. 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 myndigheterna inte har något skäl att vägra dem tillstånd att gå i land med hänsyn till allmän hälsa, allmän säkerhet eller allmän ordning.<sup>77</sup> Vidare bör, enligt samma förord, de fördragsslutande staterna 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 läkarvård.

Besättningens möjligheter att gå i land regleras således i en ILO-konvention från år 1958.<sup>78</sup> Under år 2003 antogs ytterligare en konvention på samma område inom ILO.<sup>79</sup> I den nya konventionen bibehålls principen att hamnstater måste erbjuda sjöfolk särskild behandling i syfte att underlätta ledighet i land eller transit av besättningar och att sjöfolk som innehar den nya ID-handlingen normalt inte skall behöva ansöka om visum i förväg i sitt hemland. För närvarande är det endast tre länder som har ratificerat den nya konventionen.

### I Sverige

Det fanns redan innan de nya reglerna om sjöfartsskydd trädde i kraft farhågor om att dessa skulle göra det svårare för sjömän att komma i land på ett

---

<sup>77</sup> Se p. 10 och 11 i förordet till ISPS-koden.

<sup>78</sup> Se art. 5 och 6 i ILO-konvention (1958) nr 108 om sjöfolks identitetshandlingar.

<sup>79</sup> Se ILO-konvention (2003) nr C185.

enkelt sätt och för välfärdsorgan att utöva sin verksamhet gentemot fartygen. De problem som uppstått har i huvudsak inträffat utomlands, men det har förekommit ett par incidenter i svenska hamnar. Dessa inträffade huvudsakligen i samband med att reglerna infördes. Härefter har sjöfolket enligt uppgift från bl.a. HKF och Seko sjöfolk inte haft några större problem med att få komma i land i de svenska hamnarna.

Ett exempel på ett sådant fall som inträffade under det första året med de nya reglerna är följande. En besättning blev ”inlåst” i en mindre hamn i Mellansverige och kunde inte gå i land under de helger fartyget låg kvar i hamnen. Anledningen till att besättningen inte kunde gå i land var att det fanns inhägnader som var låsta och att det inte fanns någon vakt att tillkalla som kunde öppna. Detta rättades emellertid så småningom till genom att besättningen fick koden till det hänslås som fanns på området.<sup>80</sup>

Enligt en enkät som Handelsflottans kultur- och fritidsråd genomförde under hösten 2004 bland sina stationer i Malmö, Göteborg, Norrköping och Stockholm framkom bl.a. att hamnarna i Malmö och Stockholm numera är helt stängda, och om sjöfolk vill gå i land där måste man ha passerkort av något slag *samt att* det i Göteborg och Norrköping inte fanns några problem att rapportera vad gäller eventuella svårigheter för sjöfolk att komma i land vid hamnuppehåll.<sup>81</sup> Under det år som gått sedan enkäten genomfördes har det inte enligt HKF inträffat något anmärkningsvärt nytt. Tvärtom så anser man i dag inom HKF att situationen i nu aktuellt avseende i de svenska hamnarna verkar stabil.

### Utomlands

Från flera håll, men framför allt från sjömännens fackförbund, rederinäringen samt HKF, har framförts att de nya reglerna i en lång rad fall har inneburit att besättningen på ett eller annat sätt inte kunnat eller fått gå i land när man anläpt en utländsk hamn. De största problemen uppges ha förekommit och förekommer fortfarande i USA, men också inom EU, som kan variera från ett totalt förbud att gå i land till låsta grindar utan nödutgångar eller bemannade portar.<sup>82</sup>

Enligt uppgifter från Seko sjöfolk nekas förbundets medlemmar numera – med hänvisning till ISPS-koden – att gå i land i Tallinn i Estland. Förbundet för en dialog med rederiet, men någon lösning uppges ännu (januari 2005) inte ha kommit till stånd.

Av en nyligen genomförd undersökning av International Transport Workers' Federation (ITF) framgår bl.a. att mer än hälften av de tillfrågade rapporterade att föreningarnas medlemmar hade blivit nekade att gå i land sedan

<sup>80</sup> Se Sekomagasinet april 2005 s. 6.

<sup>81</sup> Enkätresultatet är daterat den 26 augusti 2004.

<sup>82</sup> Se skrivelse från F.I.C.T. (Fédération Internationale des Cadres des Transports, International Federation of Managerial Staff and Executives in Transport) till EG-kommissionen, DG TREN av den 24 september 2004.

ISPS-koden införts och att dessa händelser huvudsakligen hade inträffat i USA.<sup>83</sup> Bland annat Sveriges Fartygsbefälsförening och Seko sjöfolk har vid intervjuerna berättat om vad några av deras medlemmar rapporterat till föreningarna om det bemötande besättningen i vissa fall fått när ett fartyg anlöpt en amerikansk hamn. Medlemmarna har därvid rapporterat om att den amerikanska kustbevakningen (US Coast Guard) vid flera tillfällen – utan att lämna någon förklaring – kan komma ombord på natten, väcka samtliga ombord och samla besättningen i dagrummet för att därefter söka igenom sjömännens hytter.

Från både fackförbunden och HKF har framförts kraftig kritik mot att deras medlemmar nekats att gå i land och att de skall behöva utsättas för en sådan behandling.

Sedan länge har sjöfolket behövt visum för att komma in i USA, men efter den 1 juli 2003 har också dessa regler ändrats. Tidigare räckte det med att man skickade in sin ansökan och sitt pass per post till den amerikanska ambassaden. Ändringarna innebär att varje sjöman som vill ha ett visum är tvungen att personligen inställa sig vid amerikanska ambassaden i Stockholm och där genomgå en intervju. Den sökande får vid intervjutillfället också lämna fingeravtryck. Ett sådant visum gäller därefter i fem år.

## Andra konsekvenser

Som framgått av det föregående förekommer det fortfarande att tjänstemän från Kustbevakningen stöter på olika problem när de vill få tillträde till en hamnanläggning eller ett fartyg.

Från flera håll, men främst från hamnar och rederinäring, har framkommit att antalet stöder inom hamnen har blivit färre sedan man satt upp staket och andra inhägnader och kontrollerar in- och utpasserande etc. Samtliga av de tillfrågade som berörs har uppgett att man ser mycket positivt på denna konsekvens av den nya regleringen.

Både inom hamnar och rederinäring men även från fackföreningshåll anser man att arbetsmiljön i hamnarna har blivit bättre sedan obehöriga stängts ute från dessa. Numera får endast behöriga personer finnas i hamnområdet.

De nya reglerna har också medfört att en del nya fysiska procedurer för hamnens kunder och transportföretag införts. Vidare har nya dokumentkrav och krav på förhandsanmälan av ankomst införts i flera hamnar.

---

<sup>83</sup> Se rapporten Access denied – implementing the ISPS Code från ITP (2005).

## En internationell utblick

**Sammanfattning:** Reglerna för sjöfartsskydd har genomförts på olika sätt i de europeiska länder som studerats (Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen), främst beroende på skillnader i hur hamn- och sjöfartsverksamhet regleras. I flera länder där sådan verksamhet är föremål för tillsyn från statliga myndigheter har ny lagstiftning införts i syfte att genomföra reglerna för sjöfartsskydd. I andra länder har ansvaret för att genomföra reglerna åvilat regionala eller kommunala beslutsorgan. I ett fall (Nederländerna) har en särskild myndighet inrättats med ansvar för hamnskydd, medan ansvaret för sjöfartsskydd i övriga studerade länder lagts på de befintliga myndigheter som ansvarar för tillsyn av hamnar respektive fartyg. Reglerna om sjöfartsskydd har i de flesta fall genomförts genom lagstiftning. I ett fall (Tyskland) har reglerna om hamnskydd genomförts i lagstiftning på delstatsnivå. Flertalet länder uppger att kostnaderna för sjöfartsskyddet skall bäras av berörda aktörer (hamnar, rederier och fartygsägare) utan att något statligt stöd eller kompensation för ökade kostnader utgår. De tyska hamnarna, som lyder under respektive delstat, åtnjuter dock i flera fall finansiellt stöd av delstatliga medel. Med början 2005 kunde även den federala tyska regeringen ge direkt stöd till infrastrukturinvesteringar i hamnar.

I det nedanstående beskrivs det organisatoriska ramverket för arbetet med sjöfartsskydd i fyra EU-länder samt hur de merkostnader som genomförandet medfört har fördelats bland de aktörer som påverkas av den nya lagstiftningen. Slutligen ges kortfattad information om hur hamnväsendet är uppbyggt och hur kostnader för olika aktiviteter med anknytning till hamnverksamhet, avseende t.ex. infrastruktur i hamnområde, fördelas mellan hamnmyndigheter och det allmänna. En övervägande del av faktauppgifterna i avsnitten om hamnväsendets struktur har hämtats från European Sea Ports Organization's *Factual Report on the European Port Sector* (publicerad i mars 2005).

### Danmark

**Sammanfattning:** I Danmark ansvarar två myndigheter, Kystdirektoratet och Søfartsstyrelsen, för genomförandet av reglerna om sjöfartsskydd. Det viktigaste instrumentet för genomförandet av reglerna i hamnanläggningar är en lag från 2004, *Bekendtgørelse nr. 144 av 8 mars 2004 om sikring av havnefaciliteter*, i vilken Kystdirektoratet ges en framträdande roll. Vissa regler om sjöfartsskydd avseende fartyg har intagits i en lag från december 2003, *Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven*. De ökade kostnader som reglerna om sjöfartsskydd innebär skall bäras av berörda hamnar, rederier och fartygsägare utan att något statligt stöd utgår.

## Genomförande av regler för sjöfartsskydd

### *Ansvariga myndigheter och ministerier*

Ansvarig myndighet för genomförandet i Danmark av reglerna i ISPS-koden, SOLAS-konventionen och EG-förordning 725/2004 är Kystdirektoratet och Søfartsstyrelsen, där Kystdirektoratet svarar för genomförandet i hamnanläggningar och Søfartsstyrelsen ansvarar för implementering av de regler som gäller fartyg. Kystdirektoratet lyder under Transport- och energiministeriet medan Søfartsstyrelsen sorterar under Ekonomi- och näringsministeriet. Dessutom har Justitie- och Försvarsministerierna givits vissa uppgifter inom ramen för arbetet med attentats- och sårbarhetsanalys.

### *Fartyg*

#### Förändringar i den danska lagstiftningen

Ansvar för att kontrollera huruvida danska fartyg har vidtagit de åtgärder som krävs enligt regelverket för sjöfartsskydd åvilar Søfartsstyrelsen. I december 2003 beslutade Folketinget om lagändringar som genomför det nya regelverket för sjöfartsskydd. I förarbetena till den ändrade lagstiftningen, *Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Forebyggelse af terrorhandlinger m.v. mod skibe og hjemmel til at gennemføre EU-regler om tilbageholdelse af skibe)* (2003-04-L 49),<sup>84</sup> uttalar bl.a. att Danmark avser att ingå avtal med grannländer om särskilda procedurer för säkerhetskontroll av färjor i linjetrafik.

#### Kostnader för det nya regelverket avseende fartyg

Föarbetena till den danska lagstiftningen innehåller uppgifter om uppskattade kostnader för införande och upprätthållande av det nya regelverket. En stor del av de ökade kostnader som förutses beräknas belasta Søfartsstyrelsen genom att dess verksamhet utökas med inspektion och certifiering av omkring 20 lastfartyg (medan ett större antal lastfartyg kommer att inspekteras och certifieras av klassifikationssällskap) och 20 passagerarfartyg. Den samlade kostnaden för denna inspektions- och certifieringsverksamhet beräknas till omkring 1 000 000 danska kronor, vilket skall finansieras med brukaravgifter.<sup>85</sup>

Utöver detta tillkommer kostnad motsvarande en halv årsarbetskraft (*årsverk*) avseende hamnstatskontroll av utländska fartyg i dansk hamn. Vidare beräknas ett nytt system av beredskapstjänstgöring, i syfte att snabbt kunna meddela föreskrifter i händelse av förhöjd säkerhetsnivå, medföra ett resurs-

<sup>84</sup> Forslag 2003-04 L 49 avsnitt 2.2.1. Förarbetena finns tillgängliga på danska på följande Internetadress: [http://www.folketinget.dk/Samling/20031/lovforslag\\_som\\_fremsat/L49.htm](http://www.folketinget.dk/Samling/20031/lovforslag_som_fremsat/L49.htm).

<sup>85</sup> Ibid. avsnitt 3.

behov motsvarande en och en halv tjänst på årsbasis. Kostnaden för två tjänster på årsbasis beräknas till omkring 1 300 000 danska kronor.<sup>86</sup>

I förarbetena diskuteras även de ekonomiska konsekvenser som det nya regelverket får för de marknadsaktörer vilka har att uppfylla de högre säkerhetskraven. Härvid sägs att kostnaden per fartyg beräknas till omkring 300 000 danska kronor, varav en stor del hänför sig till installation av AIS-utrustning och alarmsystem. Till dessa kostnader skall läggas löpande årliga omkostnader på omkring 50 000 danska kronor per fartyg samt en uppskattad omkostnad för nödvändiga förändringar i rederiers organisation uppgående till omkring 50 000–75 000 danska kronor.<sup>87</sup> De kostnader som uppstår för danska rederier kommer att bäras av dessa utan att något statligt stöd eller kompensation utgår, vilken ståndpunkt även uttrycktes av ansvarigt statsråd (Bendt Bendtsen) som svar på skriftlig fråga (spörsmål) i Folketinget.<sup>88</sup>

Den verksamhet rörande säkerhetsklassning, riskanalys och omvärldsbevakning m.m. som hanteras i Justitieministeriet och Försvarsministeriet innebär att ministerierna får anslå vissa resurser till hanteringen av dessa frågor, men enligt förarbetena skall de ökade kostnaderna kunna bäras inom ramen för befintliga anslag och någon sifferuppgift på beräknad kostnad ges inte.<sup>89</sup>

### *Hamnar*

#### Förändringar i den danska lagstiftningen

Styrande lagstiftning för arbetet med sjöfartsskydd i danska hamnar är ”*Be kendtgoerelse nr. 144 av 8 mars 2004 om sikring af havnefaciliteter*” (i det nedanstående benämnt tillkännagivandet), vilket ger en stor roll till Kystdirektoratet. I det nedanstående ges en kort beskrivning av de bestämmelser i den danska lagstiftningen som saknar direkt motsvarighet i svensk lag på området.

Av tillkännagivandets regler om utnämning av en hamnsäkerhetsansvarig (*sikringsansvarlig*) framgår att denne i vissa fall samtidigt kan vara ansvarig för säkerheten vid flera hamnanläggningar.

I fråga om skyddsplaner, där Kystdirektoratet är ansvarig myndighet, uttalar i förarbetena till ändringarna i hamnlagen, *Forslag til lov om ændring af lov om havne (sikring af havnefaciliteter m.v.)* (2003-04 L 46), att Kystdirektoratet vid analys av ingiven skyddsplan särskilt skall beakta huruvida de ingrepp som görs sker på sätt som minimerar den negativa inverkan på verksamheten i hamnen.<sup>90</sup>

---

<sup>86</sup> Ibid.

<sup>87</sup> Ibid. avsnitt 4.

<sup>88</sup> Besvarelse av spørgsmål 2 (L 49 – bilag 10) stillet af Folketingets Erhvervsudvalg den 4. december 2003. Svaret finns tillgängligt på danska på följande Internetadress: [http://www.folketinget.dk/Samling/20031/udvtilag/ERU/L49\\_bilag11.htm](http://www.folketinget.dk/Samling/20031/udvtilag/ERU/L49_bilag11.htm).

<sup>89</sup> Ibid. avsnitt 3.

<sup>90</sup> Forslag 2003-04 L 46 avsnitt 2.2.3.

I ISPS-koden och SOLAS-konventionen medges att vissa speciella typer av hamnanläggningar inte omfattas av krav på sårbarhetsvärdering och skyddsplan. För sådana hamnanläggningar skall de alternativa säkerhetsåtgärder som vidtas analyseras för varje enskild anläggning för att man skall kunna fastställa huruvida de har motsvarande verkan som reglerna i ISPS och SOLAS. För danskt vidkommande nämns i lagens förarbeten att det kan bli fråga om att stödja sig på dessa regler när det gäller vissa terminaler som ligger i anslutning till fabriker och vissa kajplatser med begränsad användning.

Kystdirektoratet har i cirkulär uppgivit att ett flertal hamnar som är geografiskt eller organisatoriskt sammanknutna kan upprätthålla gemensam (delad) dygnet-runt-beredskap med en gemensam hamnsäkerhetsansvarig/Port Security Officer.

#### Kostnader för det nya regelverket avseende hamnar

Genomförandet av ISPS-koden och SOLAS-konventionen förväntas, i fråga om hamnanläggningar, medföra viss merkostnad för Kystdirektoratet i form av ökat resursbehov. Enligt uppgift i Kystdirektoratets årsredovisning för 2004 uppgick myndighetens totala kostnader för genomförandet av sjöfartsskyddsreglerna under 2004 till sammanlagt 3 453 631 danska kronor, varav huvuddelen (2 463 294 danska kronor) utgjordes av lönekostnader.<sup>91</sup> Kostnader för nödvändiga åtgärder i hamnarna bestrids av hamnens eller hamnanläggningens ägare, och den danska staten planerar inte att erbjuda finansiellt stöd till hamnar som helt eller delvis är i offentlig ägo. Lagstiftaren hänvisar till att redan införda regelverk gällande luftfartsskydd har finansierats genom uttag av avgifter från flygplatsanvändare och inte belastat kollektivet av skattebetalare och anför att samma princip skall gälla i fråga om sjöfartsskydd. I detta sammanhang kan nämnas att bolaget Copenhagen Malmö Port i sin årsredovisning för 2004 uppskattar att kostnaden för att anpassa samtliga internationella terminaler i dessa hamnar till reglerna om sjöfartsskydd uppgick till omkring 15 000 000 kr.<sup>92</sup>

### Hamnväsendets struktur

#### *Kostnad för hamnverksamhet, uppdelad i delposter*

##### Kajer, dockor och pirar

Kostnaden bärs till 100 % av hamnmyndigheten.

<sup>91</sup> Kystdirektoratets årsredovisning för 2004, s. 6. Årsredovisningen finns tillgänglig på danska på följande Internetadress: [http://www.kyst.dk/graphics/Medie\\_KDI/08\\_publicationer/Effektiviseringsstrategier/aarsrapport\\_2004\\_web.pdf](http://www.kyst.dk/graphics/Medie_KDI/08_publicationer/Effektiviseringsstrategier/aarsrapport_2004_web.pdf).

<sup>92</sup> Copenhagen Malmö Port Annual Report 2004, s. 8. Årsredovisningen finns tillgänglig på engelska på följande Internetadress: [http://www.cmpport.com/80256A43006614A1/sysOakFil/Annual%20Report%202004/\\$File/CMP%20Report%2004\\_UK.pdf](http://www.cmpport.com/80256A43006614A1/sysOakFil/Annual%20Report%202004/$File/CMP%20Report%2004_UK.pdf).

### Strukturer (byggnader, kranar m.m.)

För byggnader och rörlig utrustning bär privata aktörer hela kostnaden; för kranar och magasin bär hamnmyndigheten hela kostnaden.

För järnvägsanläggning i hamn tar hamnmyndigheten och danska järnvägsbolaget gemensamt beslut. Beroende på vilken karaktär järnvägen har bestrids kostnaden antingen av hamnmyndighet och järnvägsbolag tillsammans eller av hamnmyndigheten ensam. I färjeterminaler betalar färjebolaget för uppbyggnad av passagerarfaciliteter och dylikt. Generellt sett står investeraren även för underhållskostnad och drift avseende gjorda investeringar.

Ett begränsat antal färjeoperatörer kan erhålla statligt stöd och, efter genomförd offentlig upphandling, ensamrätt på viss rutt. Reglerna syftar till att säkerställa fortsatt färjetrafik på vissa rutter.

Statliga danska hamnar agerar på affärsmässig grund och sätter priser enligt marknadens villkor. För de hamnar som är av störst vikt utövar Transportministeriet översyn över priser och avgifter.

Avgift för isröjning (ice dues) under vintersäsongen erläggs till staten av såväl hamnmyndighet som enskilda fartyg. Avgift för lots erläggs av enskilt fartyg. Lotsverksamhet bedrivs i de flesta hamnar av staten, men i ett mindre antal hamnar tillhandahålls tjänsten i stället av hamnmyndigheten. Vidare har hamnmyndighet rätt att utta avgift för andra tjänster som parkering, el- och vattenförsörjning, och avgift uttas även för sophantering.

### *Hamnväsende – struktur och organisation*

I Danmark finns sex olika typer av hamnar:

- kommunalt ägda och styrda hamnar,
- oberoende kommunalt ägda och styrda hamnar,
- hamnar drivna i bolagsform som helt eller delvis ägs av lokala styrande organ,
- statliga hamnar,
- privat ägda hamnar samt
- Köpenhamns hamn.

Kommunalt ägda och styrda hamnar inrättas genom parlamentsbeslut och styrs av den lokala kommunen. Hamnverksamheten avser främst byggnad och drift av hamnens infrastruktur med endast begränsad kommersiell verksamhet.

En hamnverksamhet i bolagsform som indirekt ägs till viss del av danska staten finns, nämligen det svensk-danska samarbetet Copenhagen-Malmö Port AB, som är ett svenskt aktiebolag som till hälften ägs av Köpenhamns respektive Malmö hamn.



## Tyskland

**Sammanfattning:** I Tyskland regleras hamnverksamhet på regional (delstatlig) nivå, och de åtgärder som vidtagits för att genomföra reglerna för sjöfartsskydd i tyska hamnanläggningar har därför beslutats av respektive regionalt beslutsorgan (delstatsparlament). De regler om sjöfartsskydd som gäller fartyg beslutas däremot på federal nivå, och ansvarig myndighet är den federala myndigheten för sjöfart och hydrografi (*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie*). Myndigheten lyder under det federala ministeriet för transport, byggnad och bostäder, som har publicerat förordningar som genomför bestämmelserna om sjöfartsskydd på tyskflaggade fartyg.

### Genomförande av regler för sjöfartsskydd

#### *Ansvariga myndigheter och ministerier*

För genomförandet av de nya reglerna om sjöfartsskydd i tyska hamnar svarar de lokala eller regionala myndigheter som ansvarar för tillsynen i varje enskild hamn. Sålunda åligger det respektive myndighet eller regionalt styrande organ att besluta nödvändiga ändringar i tillämpliga förordningar, och någon ändring av lagstiftning på federal nivå har inte blivit nödvändig. Ansvarig myndighet för genomförandet av de regler som rör enskilda fartyg i ISPS-koden, SOLAS-konventionen och EG-förordning 725/2004 är den federala myndigheten för sjöfart och hydrografi (*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie*, i det nedanstående benämnd BSH).

För att underlätta för berörda fartygsansvariga har BSH tillsammans med tyska fartygsägarföreningen (VDR) utarbetat riktlinjer och exempel som rederier kan använda som utgångspunkter för upprättande av fartygssäkerhetsplaner.

#### *Fartyg*

##### Förändringar i den tyska lagstiftningen

Det federala ministeriet för transport, byggnad och bostäder har publicerat förordningar som genomför bestämmelserna i ISPS-koden, SOLAS-konventionen och EU:s förordning 725/2004 avseende tyskflaggade fartyg.

Fartyg med ett gross tonnage på mindre än 500, liksom historiska fartyg, har möjlighet att ansöka om undantag från ovanstående krav på upprättande av fartygssäkerhetsplan och utnämning av fartygssäkerhetsansvarig.

##### Kostnader för det nya regelverket avseende fartyg

Uppgifter om hur de ökade kostnaderna för inspektioner och utfärdande av certifikat skall fördelas saknas.

*Hamnar*

## Förändringar i den tyska lagstiftningen

Genomförandet av det nya regelverket för sjöfartsskydd har nödvändiggjort ändringar i lokala föreskrifter för de tyska hamnar som omfattas av reglerna. Då dessa ändringar beslutats av ansvarigt regionalt eller lokalt beslutsorgan för respektive hamn, låter sig en beskrivning eller analys av varje enskild stadgeändring inte göras.

## Kostnader för det nya regelverket avseende hamnar

Uppgifter om hur de investeringar som nödvändiggörs av det nya regelverket skall bekostas och hur dessa kostnader fördelas på olika aktörer saknas. I detta sammanhang kan dock noteras att ett flertal tyska regioner (*Länder*) kommer att motta statligt stöd till infrastrukturinvesteringar i hamnar under perioden 2005–2019 (se nedan).

**Hamnväsendets struktur***Kostnad för hamnverksamhet, uppdelad i delposter*

## Kajer, dockor och pirar

Kostnad för dessa bärs helt av hamnmyndigheten.

## Strukturer (byggnader, kranar m.m.)

Privata aktörer bär hela kostnaden.

I en tysk kontext förstås med hamnmyndighet den kompetenta lokala eller regionala myndighet som ansvarar för respektive aspekt av hamns infrastruktur. Avgifter som hyror och ”gross tonnage charge” tas ut för att täcka kostnader för skötsel av hamnens infrastruktur. För byggnader och strukturer i hamnen (magasin, kranar etc.) svarar privata aktörer. De flesta tjänster förutom lotsning ombesörjs av privata företag och är föremål för prissättning parterna emellan (avtalsfrihet).

Särskilt stöd från den federala regeringen utgår till utbyggnad av infrastrukturer för s.k. ”intermodal transport”, som även kan omfatta verksamhet i hamnar. Terminaler för intermodal transport uppförs av privata aktörer, som i vissa fall (t.ex. Hamburg, Schleswig-Holstein) har fått federalt stöd under detta initiativ.

Vidare kommer delstaterna Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen och Schleswig-Holstein tillsammans erhålla stöd från den federala regeringen till ett belopp av 38 346 000 euro per år under perioden 2005–2019. Medlen skall användas till investeringar i hamnar.

Vad gäller hamnen i Hamburg omfattas den av ett initiativ på delstatsnivå, ”Logistikinitiative Hamburg”, som syftar till att skapa nya arbetsplatser inom logistiksektorn, stärka kunskapsöverföringen mellan företag och forskare

samt befästa Hamburgs ställning som europeiskt logistikcentrum, främst inom hamnsektorn. Inom programmets ram planeras etablering av ”kompetenskluster” som skall samla olika aktörer på logistikområdet, och ett mål är att öka användningen av ny informationsteknologi och nya metoder som ”Supply Chain Management”. Hamburgs senat beslutade i augusti 2005 att anslå 4,7 miljoner euro till programmet under perioden fram till 2010.

Den federala regeringen har ansvar för inrättande och underhåll av bl.a. vattenvägar för tillgång till hamn och inland och kommer med början 2005 att kunna ge direkt stöd till infrastrukturinvesteringar i hamnar. Avgift för upprätthållande av tillfartsväg till hamnar tas inte ut av den federala regeringen.

Infrastrukturinvesteringar avseende hamnen i Hamburg finansieras av delstaten Hamburgs budget och uppgår till ca 88 miljoner euro per annum.

Infrastrukturinvesteringar avseende Bremen, Bremerhaven finansieras av delstaten Bremens budget och uppgick 2003 till ca 57,7 miljoner euro.

De 15 hamnar som tillhör delstaten Niedersachsen finansieras ur delstatsbudgeten, till en kostnad (2003) av ca 61 miljoner euro.

De sex mindre hamnar som tillhör delstaten Schleswig-Holstein finansierades ur delstatsbudgeten till en kostnad av 8,3 miljoner euro för 2003. Dessa hamnar står dock endast för 3 % av den lasthantering som sker i regionens hamnar, där övriga hamnar ägs av kommuner eller privata företag.

### *Hamnväsende – struktur och organisation*

Fem huvudtyper av tyska hamnar kan urskiljas:

- hamnar som ägs av en region (land) och en kommun,
- hamnar som ägs av en kommun,
- hamnar som ägs av en region och delvis av en kommun,
- hamnar som ägs av ett bolag samt
- hamnar som ägs av ett privat bolag.

Situationen i Tyskland kompliceras av att det i varje hamn saknas en central hamnförvaltningsmyndighet. I stället ansvarar lokala myndigheter för olika verksamheter inom hamnområdet på samma sätt som de ansvarar för motsvarande verksamheter inom sitt övriga geografiska område. Dessa lokala myndigheter ombesörjer sålunda verksamheter i hamnen som en del i uppfyllandet av sina allmänna funktioner.

I kommunala hamnar bedrivs den offentliga hamnverksamheten av de ansvariga kommunala nämnderna. I de hamnar som ägs av regioner (länder) åligger det en särskild regional myndighet, hamnkontoret, att fullgöra det offentligas åtaganden. I Bremen, Bremerhaven och Niedersachsen har dessa uppgifter givits till ett privat företag, Bremenports GmbH & Co. KG (i Bremen och Bremerhaven) respektive NPorts (i Niedersachsen).

## Nederländerna

**Sammanfattning:** I Nederländerna har en särskild myndighet med ansvar för sjöfartsskydd i hamnanläggningar bildats, den nationella myndigheten för hamnskydd (*Nationale Autoriteit voor de Maritieme Beveiliging*) som lyder under transport- och vattenministeriet. Ansvar för genomförandet av reglerna för sjöfartsskydd på fartyg med nederländsk flagg åvilar transport- och sjöinspektionen, sjöfartsavdelningen (*Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart*). De regler om sjöfartsskydd som berör fartyg och rederier har främst genomförts genom förordningar utfärdade med stöd av fartygslagen (*Schepenwet*), medan sjöfartsskydd i hamnanläggningar regleras genom den nya hamnsäkerhetslagen (*Havenbeveiligingswet*) som trädde i kraft den 6 juli 2004.

### Genomförande av regler för sjöfartsskydd

#### *Ansvariga myndigheter och ministerier*

En särskild myndighet för hamnskydd har inrättats i Nederländerna, den nationella myndigheten för hamnskydd (*Nationale Autoriteit voor de Maritieme Beveiliging*) som lyder under Transport- och vattenministeriet. Myndigheten ansvarar för att arbetet med sjöfartsskydd koordineras och utövar översyn över hamnmyndigheternas verksamhet på detta område. Det åligger dock hamnmyndigheten i varje enskild hamn att tillse att reglerna om sjöfartsskydd efterföljs i respektive hamnanläggning eller hamnanläggningar.

Ansvar för genomförandet av reglerna för sjöfartsskydd på fartyg med nederländsk flagg åvilar transport- och sjöinspektionen, sjöfartsavdelningen (*Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart*).

#### *Fartyg*

#### Förändringar i den holländska lagstiftningen

De regler om sjöfartsskydd som berör fartyg och rederier har främst genomförts i nationell nederländsk lagstiftning genom förordningar utfärdade med stöd av fartygslagen (*Schepenwet*). I detta sammanhang kan anmärkas att transport- och sjöinspektionen under en period av fem månader från den 1 juni 2004 tillät erkända skyddsorganisationer att utfärda internationella sjöfartsskyddscertifikat. Dessa certifikat utfärdades formellt i transport- och sjöfartsinspektionens ställe men utan att inspektionen genomfört granskning av skyddsorganisationens inspektions- och kontrollarbete. Det uttalade skälet för denna temporära ordning var att fartyg i annat fall skulle löpa risk att inte få certifikat före den 1 juli 2004, med påföljande negativa effekter för fartyget i fråga. De internationella sjöfartsskyddscertifikat som utfärdades av erkända skyddsorganisationer enligt denna ordning hade en giltighetstid på fem månader, varefter de skulle ersättas med ett certifikat utfärdat av inspektionen.

### Kostnader för det nya regelverket avseende fartyg

Enligt artikel 72 (1) fartygslagen skall föreskrifter gällande avgifter för sådana tjänster som tillhandahålls av transport- och sjöinspektionen stadgas i förordning. Dessa avgifter har till sina belopp fastställts genom en förordning om avgifter under fartygslagen (Regeling Nederlandse tarieven ingevolge de Schepenwet). Kostnaden för inspektion bärs av fartygets ägare.

### *Hamnar*

#### Förändringar i den holländska lagstiftningen

Den centrala lagen avseende sjöfartsskydd i hamn i Nederländerna är hamnsäkerhetslagen (Havenbeveiligingswet) som trädde i kraft den 6 juli 2004 i syfte att beakta förpliktelser enligt ISPS-koden, SOLAS-konventionen och EU-förordning 725/2004.

I förarbetena till hamnsäkerhetslagen hänvisas till ett stadgande i EU-förordning 725/2004, artikel 3 (7), vari det föreskrivs att förordningens bestämmelser inte skall tillämpas gentemot fartyg som inte används för affärsmässiga syften. Enligt den nederländske lagstiftaren följer av detta undantag att hamnanläggning där uteslutande icke-kommersiell verksamhet bedrivs inte faller inom förordningens tillämpningsområde. En hamnanläggning där endast icke-kommersiell verksamhet förekommer (i lagens förarbeten ges humanitär hjälp/katastrofhjälp som exempel) omfattas sålunda inte av de förpliktelser som följer av regelverket för sjöfartsskydd.

Med finansiellt stöd av ministeriet har hamnmyndigheten för Rotterdams hamn utvecklat ett interaktivt (webb-baserat) verktyg som ett stöd till de ansvariga vid hamnanläggningar när de upprättar skyddsplaner. Denna ”Port Security Assessment Toolkit” har utvecklats med de 16 nederländska hamnar i åtanke, vilka har att uppfylla de nya internationella reglerna. Den uttalade avsikten med detta verksamhetsstöd är att underlätta anpassningen till regelverket för sjöfartsskydd i de nederländska hamnanläggningarna och därigenom minska de administrativa kostnaderna för genomförandet av reglerna.<sup>93</sup>

#### Kostnader för det nya regelverket avseende hamnar

Enligt uppgift i förslaget till ny hamnsäkerhetslag uppgår de administrativa kostnaderna för de omkring 350 hamnanläggningar i Nederländerna som måste uppfylla det nya regelverkets krav till sammanlagt ca 53 000 euro. Dessa kostnader skall bäras av varje berörd hamn.

---

<sup>93</sup>Se not 86.

## Hamnväsendets struktur

### *Kostnad för hamnverksamhet, uppdelad i delposter*

Någon uppställning över vem som bestrider kostnader för olika aspekter av drift och investeringar i nederländska hamnar har ej intagits i ESPO:s rapport.

### *Hamnväsende – struktur och organisation*

De flesta nederländska hamnar drivs av hamnmyndigheter som är antingen kommunala förvaltningsorgan, kombinerade kommunala och regionala förvaltningsorgan ("Havenschappen") eller bolag. Ett mindre antal undantag från denna huvudprincip finns dock.

Rotterdams kommunala hamnförvaltning ombildades nyligen till ett bolag till 100 % ägt av Rotterdams kommun.

Den kommunalt ägda hamnen i Amsterdam förvaltas och sköts av ett fristående kommunalt bolag ("Havenbedrijf"). Övriga kommunala hamnar förvaltas av respektive kommun som en del av dess allmänna förvaltning. De större nederländska hamnarna (Rotterdam, Amsterdam, Delfzijl/Emshaven) behandlas ekonomiskt som egna enheter, antingen genom att de är egna juridiska personer eller genom att de är åtskilda från den kommunala verksamheten i övrigt.

Nederländska hamnar får inget statligt stöd till driften av verksamheten i hamnen. Hamnar är dock förpliktade att utföra vissa sjöfarts- och säkerhetstjänster av allmänt intresse och får statliga medel för att täcka kostnaden för att uppfylla dessa förpliktelser.

## Polen

**Sammanfattning:** I Polen har Infrastrukturministeriet, enheten för sjötransport, det övergripande ansvaret för genomförandet av regelverket rörande sjöfartsskydd. Under ministeriet lyder tre regionala sjösäkerhetsbyråer (Maritime Offices). Ministeriet och de tre sjösäkerhetsbyråerna är ansvariga för tillsyn av både hamnanläggningar och fartyg. Genomförandet av de nya reglerna för sjöfartsskydd har inte nödvändiggjort någon ny lagstiftning avseende hamnverksamhet, medan det i fråga om fartyg gjordes lagändringar 2004 som möjliggjorde för sjösäkerhetsbyråer att ta ut avgift vid inspektion av fartyg och för utfärdandet av sjösäkerhetscertifikat.

### Genomförande av regler för sjöfartsskydd

#### *Ansvariga myndigheter och ministerier*

Det övergripande ansvaret för genomförandet av regelverket rörande sjöfartsskydd i Polen åvilar Infrastrukturministeriets enhet för sjötransport. Under ministeriet lyder tre regionala sjösäkerhetsbyråer (Maritime Offices) i Gdynia, Slupsk och Szczecin. Ministeriet och de tre sjösäkerhetsbyråerna är ansvariga för tillsyn av både hamnar och fartyg.

#### *Hamnar*

##### Förändringar i den polska lagstiftningen

Enligt uppgift från Polens parlament har genomförandet av de nya reglerna för sjöfartsskydd inte nödvändiggjort någon ny lagstiftning avseende hamnverksamhet.

##### Kostnader för det nya regelverket avseende hamnar

De ökade kostnader som genomförandet av regelverket innebär skall enligt uppgift bäras av varje berörd hamnadministration utan statligt stöd eller kompensation för merkostnader. Infrastrukturministeriet har vidkänts ökade kostnader för sin verksamhet i samband med genomförandet av regelverket och ansökte därför om att dess budget skulle ökas med 30 miljoner zloty för budgetåret 2005. Begäran avslogs för budgetåret 2005. Ministeriet har inkommit med begäran om tilläggsanslag med samma summa även för budgetåret 2006, för vilket något beslut ännu ej fattats (september 2005).

#### *Fartyg*

##### Förändringar i den polska lagstiftningen

En lagändring som infördes 2004 innebar att sjösäkerhetsbyråerna gavs möjlighet att ta ut avgift för sin inspektionsverksamhet och för utfärdandet av sjösäkerhetscertifikat.

### Kostnader för det nya regelverket avseende fartyg

De nya regler som infördes 2004 ger sjösäkerhetsbyråerna rätt att ta ut avgifter för sin inspektionsverksamhet, vilket får till följd att kostnaden för sjöfartsskyddet bärs av rederier och fartygsägare genom erläggande av administrativa avgifter. Kostnader för inspektion av utländska fartyg täcks inte av avgifter utan bärs av den inspekterande myndigheten (ansvarig sjösäkerhetsbyrå).

### Hamnväsendets struktur

#### *Kostnad för hamnverksamhet, uppdelad i delposter*

#### Kajer, dockor och pirar

Kostnader för dessa bärs av hamnmyndigheten.

#### Strukturer (byggnader, kranar m.m.)

Kostnader för uppförande och underhåll av strukturer bärs av hamnmyndighet eller privata aktörer.

Ansvarig hamnmyndighet (bolag, kommun eller privat operatör) sköter hamnens infrastruktur och uppbär avgifter för bruk av hamnen. Vidare är hamnmyndigheten hyresvärd för de personer som nyttjar byggnader eller andra faciliteter på hamnområdet och uppbär hyra för sådant nyttjande. Hamntjänster (lastning, bogsering m.m.) ombesörjs av privata aktörer, medan den statliga sjöfartsmyndigheten (Maritime Offices) ansvarar för bl.a. kustbevakning och sjöräddning, lotsning samt även hamnsäkerhet.

Hamnmyndigheter bekostar uppförande och underhåll av hamnområden och infrastruktur inom hamnområde som myndigheten råder över. Medel till detta kan tillskjutas från den statliga budgeten, men tilldelning av budgetmedel för utveckling eller modernisering av hamnars infrastruktur har inte skett under de senaste åren, och några sådana dispositioner förutses heller inte ske inom den närmaste framtiden.

#### *Hamnväsende – struktur och organisation*

Hamnmyndigheters verksamhet i Polen regleras av 1996 års lag om hamnar (eng. *Act on Seaports and Harbours*) medan den statliga sjöfartsadministrationen regleras av 1991 års lag om sjöfartsadministration och marina områden i Polen (eng. *Act on Sea Space in the Republic of Poland and Maritime Administration*).

Polens tre största internationella hamnar (Gdansk, Gdynia och Szczecin/Swinoujście) ägs av bolag där staten har en andel på minst 51 % och berörda kommuner/regionala organ äger minoritetsandelar. För övriga hamnar ansvarar den på platsen styrande kommunadministrationen eller Maritime Offices. Något statligt stöd utgår inte för drift av eller verksamhet i hamnar,



vare sig till hamnmyndighet eller till privat aktör som erbjuder tjänster i hamn.

Hamnmyndigheter verkar som affärsmässigt drivna företag och fattar självständigt beslut om hamnverksamheten. Oberoendet är begränsat genom att hamnavgifternas storlek fastställs genom beslut av den minister som ansvarar för ekonomiska frågor rörande sjöfart.

## Slutsatser och kommentarer

### Utgångspunkter för uppföljningen

Trafikutskottet har uppdragit åt Riksdagens utredningstjänst att bistå utskottet med att följa upp och utvärdera hur det nya systemet med sjöfartsskydd som infördes den 1 juli 2004 har genomförts i Sverige.

Den nu genomförda uppföljningen har i huvudsak omfattat och besvarat följande frågeställningar:

- Hur har det nya regelverket hittills genomförts och hur fortlöper genomförandet hos aktörerna?
- Vilket arbete bedrivs i dag ute bland aktörerna och vad återstår att göra för att systemet skall anses genomfört?
- Vilka kostnader har vissa av aktörerna haft på grund av det nya regelverket?
- Hur ser situationen ut när det gäller undersökning av personer och egendom respektive tillsyn?
- Hur är samordningen mellan berörda aktörer organiserad när det gäller en förändring av skyddsnivån och hur uppfattar aktörerna att denna samordning fungerar?
- Vilka andra myndigheter eller organ kan komma att bli involverade i frågor om sjöfartsskydd?
- Hur har tillträdet till hamnanläggningarna förändrats genom de nya bestämmelserna?
- Hur har systemet med sjöfartsskydd genomförts i våra grannländer Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen?

De uppgifter som finns redovisade i denna rapport bygger i huvudsak på vad som framkommit vid intervjuer och samtal med olika företrädare för aktörerna. Nedan följer en redovisning av de slutsatser och kommentarer som uppföljningen har gett upphov till.

### Systemet för sjöfartsskydd är inte till alla delar genomfört

De inblandade aktörerna hade kort tid till sitt förfogande för att vidta alla de åtgärder som krävdes enligt det nya regelverket. På grund av tidsbrist eller av andra orsaker återstår emellertid ett antal uppgifter och åtgärder på några olika områden för att man skall kunna betrakta systemet till alla delar genomfört. Nedan redovisas några av dessa uppgifter och åtgärder som kvarstår att vidta innan man kan betrakta systemet till alla delar genomfört.

## Rikspolisstyrelsens föreskrifter om sjöfartsskyddskontrollanter är inte klara

Den 1 september 2005 trädde en ändring i säkerhetsskyddsförordningen (1996:633) i kraft. Denna ändring har utgjort en av förutsättningarna för att Rikskriminalpolisen, som av Rikspolisstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram de nya föreskrifterna, skall kunna besluta om de nya föreskrifterna. Rikspolisstyrelsen har ännu inte tagit fram och beslutat om de föreskrifter som krävs för att polisen skall kunna förordna sjöfartsskyddskontrollanter. Några kontroller med stöd av de nya sjöfartsreglerna har därför inte kunnat genomföras.

Från Rikspolisstyrelsen har man uppgett att arbetet med att ta fram föreskrifterna pågår och att detta arbete beräknas vara klart tidigast någon gång under våren 2006.

Avsaknaden av dessa föreskrifter torde vara den del som är mest påfallande när det gäller vad som återstår att göra inom ramen för sjöfartsskyddet. Frånvaron av sjöfartsskyddskontrollanter innebär att arbetet med undersökningar av personer och egendom inte kunnat påbörjas såsom avsikten varit.

Från företrädare inom polismyndigheterna har uttryckts en frustration och ett missnöje över att föreskrifterna fortfarande – ett och ett halvt år efter det att de nya reglerna trätt i kraft – ännu inte är klara. En av de orsaker som i flera fall angetts som skäl för att arbetet med sjöfartsskyddsfrågorna inte kunnat gå vidare inom en polismyndighet är just avsaknaden av dessa föreskrifter. Bland annat på grund av att arbetet inte kunnat komma vidare har frågorna om sjöfartsskydd i flera fall prioriterats mycket lågt inom polismyndigheterna och i flera fall finns ännu inte någon formellt ansvarig för frågorna utsedd. Bland flertalet övriga aktörer inväntar man också att föreskrifterna skall bli klara så att det blir möjligt att genomföra undersökningar och på så sätt bedriva det förebyggande arbetet med sjöfartsskyddet fullt ut.

Mot bakgrund av att frågor om terrorism intar en framträdande plats på många olika områden inom samhället i dag, torde det utgöra en självklarhet att polisens föreskrifter snarast möjligt tas fram, så att kontrollanter kan förordnas och påbörja sitt arbete med undersökningar av personer och egendom.<sup>94</sup> Denna kontroll-del i regelverket utgör en viktig komponent i säkerhetskedjan, och så länge några undersökningar inte kan genomföras får systemet anses halta. Avsaknaden av föreskrifterna innebär också att arbetet med frågorna om sjöfartsskydd på många håll inte kommer vidare.

<sup>94</sup> Se t.ex. Försvarsberedningens rapport En strategi för Sveriges säkerhet (Ds 2006:1), Stödutredningens betänkande Polisens behov av stöd i samband med terrorismbekämpning (SOU 2005:70) samt regeringens skrivelse 2005/06:61 2005 års redogörelse för tillämpningen av lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll.

## Polismyndigheterna har behov av ytterligare information och utbildning

En fråga som hänger samman med avsaknaden av polisens föreskrifter om kontrollanter är polismyndigheternas behov av ytterligare information och vägledning. Det har från flera olika håll inom de berörda polismyndigheterna framförts att man inte anser sig ha fått tillräcklig information från central nivå om det nya regelverket. Polismyndigheterna har också pekat på behovet av utbildning för de personer som arbetar med eller som avser att arbeta med sjöfartsskyddsfrågorna.

Behov av ytterligare information och utbildningsinsatser inom polismyndigheterna föreligger. Det är därför angeläget att den utbildning i sjöfartsskydd som Polishögskolan har tagit fram genomförs.

## Övningar i hamnarna – gemensamma strategier saknas

I avsaknad av riktlinjer för genomförande av gemensamma övningar lägger för närvarande varje hamn upp en övning på sitt sätt och ”bjuder in” de övriga aktörer som är involverade på den ort där hamnen är lokaliserad. I några fall har en utomstående konsult anlåtats för genomförande av övningen, i andra fall har övningen genomförts på egen hand. Några övningar på central nivå har inte genomförts ännu. Från framför allt hamnar och rederinäring har uttryckts önskemål om och behov av riktlinjer och anvisningar för genomförande av gemensamma övningar.

Vägledande instruktioner eller rutiner när det gäller övningar har ännu inte tagits fram vare sig av tillsynsmyndigheten eller någon annan myndighet. Sådana instruktioner skulle både underlätta för hamnarna att genomföra en övning och innebära att övningarna i hamnarna runt om i landet håller samma kvalitet.

## Behov av fortsatt utveckling av kommunikationsvägar och rutiner för informationsutbyte

De nya reglerna har varit i kraft under ett och ett halvt års tid. Det har under denna tid inte funnits skäl att besluta om en höjning av den generella skyddsnivån. Bland de involverade aktörerna pågår ett arbete med att ta fram ytterligare föreskrifter och rutiner av olika slag samt att förfina tidigare framtagna regler och rutiner. De rutiner som har tagits fram sedan de nya reglerna trädde i kraft har ännu inte fått fullt genomslag. Sammantaget innebär detta att det inte har varit möjligt att på ett heltäckande sätt beskriva eller undersöka samtliga kommunikationsvägar.

En viktig del när det gäller kommunikationsvägar utgör vilken information och kunskap de inblandade har. Det är självfallet viktigt att samtliga berörda är väl förtroagna med hur kommunikationsvägarna i olika situationer ser ut.

Det är vidare angeläget att hamnar, fartyg och andra aktörer känner säkerhet och har förtroende för de myndigheter som är skyldiga att agera i en hotsituation och att samtliga också känner till vem som skall göra vad. Det arbete som pågår inom sjöfartsinspektionen med att ta fram rutiner för hur t.ex. ett beslut om höjd skyddsnivå i praktiken skall nå samtliga berörda, är ett steg i riktning mot att skapa en större säkerhet bland aktörerna om vad som i en given situation gäller för de inblandade. Ytterligare ett sätt att förbättra denna del kan t.ex. vara att utveckla befintliga nätverk och kanske också att skapa nya sådana.

Kustbevakningens roll när det gäller viss informationsspridning till hamnanläggningarna synes inte vara helt klarlagd. I uppdraget och överlämnandet av befogenheter till Kustbevakningen från Sjöfartsverket ingår endast kontakten mot fartygen och inte kontakten mot hamnarna. Kustbevakningen har i detta sammanhang framhållit att myndigheten håller sig fortlöpande underrättad och uppdaterad om olika befintliga kontaktvägar såsom en del i det rutinmässiga löpande arbetet även utan att särskilda fastställda beskrivningar av detta upprättas. Flera polismyndigheter har efterlyst rutiner för hur vidarerapporteringen mellan myndigheterna och hamnarna inom respektive verksamhetsområde skall bedrivas.

Det bör klarläggas om och i så fall hur Kustbevakningen skall vidarebefordra den information om förhöjd skyddsnivå som myndigheten kan komma att erhålla från ett ankommande fartyg. I detta klarläggande bör även ingå hur information om att ett fartyg meddelat förhöjd skyddsnivå skall nå berörda polismyndigheter.

## Samordningen mellan berörda myndigheter kan förbättras

I uppföljningen av hur samordningen är organiserad har vissa sakområden respektive geografiska områden valts ut för att illustrera samordning och informationsvägar. Det är beslut om skyddsnivå och förhandsanmälan från ankommande fartyg vid hamnarna i Göteborg, Ystad och Karlskrona.

Det är åtminstone fyra myndigheter som på olika sätt är involverade och ansvarar för olika funktioner i det nya regelverket. Härutöver finns det ytterligare aktörer, såsom hamnar, rederier och fartyg. Flertalet av de inblandade finns representerade och agerar på central, regional eller lokal nivå. Förutom dessa myndigheter och övriga aktörer finns det ytterligare ett antal myndigheter eller andra organ som på ett eller annat sätt också berörs eller kan komma att beröras av frågorna om sjöfartsskydd, t.ex. länsstyrelserna, Statens räddningsverk, Sjöräddningstjänsten, Svenskt maritimt underrättelsecenter samt lokala räddningstjänster.

Mellan flera av myndigheterna/aktörerna finns det redan i dag olika former av samarbete. Det föreligger emellertid en avsaknad av rutiner inom några av de områden som undersökts när det gäller samordning. Avsaknaden av rutiner är tydligast på lokal nivå, och i tidigare avsnitt har redogjorts för ett exempel på en situation där vidarebefordran av information inte har fungerat på ett fullgott sätt, se s. 35.

### **Samordningen vid beslut om skyddsnivå**

Någon större incident som föranlett ett beslut om förhöjd skyddsnivå på central nivå har ännu inte inträffat i Sverige.

Rikspolisstyrelsen ansvarar bl.a. för att en kontinuerlig värdering av hotbilden görs och att minst en gång per år kalla till möte med övriga myndigheter. Ett antal sådana möten, vid vilka sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen medverkat, har hållits. Den fjärde parten i överenskommelsen, Tullverket, uppger sig emellertid inte ha blivit kallad till något sådant möte ännu (december 2005). Från sjöfartsinspektionen har upplysts att man inte har känt till vem inom tullen som skall kallas till dessa möten och att detta utgjort anledningen till att någon därifrån ännu inte kallats till mötena. Det får anses angeläget att samtliga parter som omfattas av överenskommelsen deltar vid möten vid vilka en genomgång av en sådan viktig omständighet som rådande hotbild utgör skall äga rum.

Några särskilda rutiner för vidarebefordran av information om höjd skyddsnivå från Rikspolisstyrelsen till polismyndigheterna finns inte. Om Rikspolisstyrelsen fattar ett sådant beslut synes man inom de flesta polismyndigheter utgå från att denna information kommer respektive myndighet till handa på samma sätt som annan operativ information gör i dag, nämligen genom ett s.k. kryptofax. Några av de tillfrågade polismyndigheterna har emellertid uppgett att de inte känner till hur ett sådant meddelande skall nå dem. Föra att det inte skall råda någon oklarhet hos polismyndigheterna om hur ett sådant beslut skall komma myndigheterna till del bör det klarläggas hur myndigheterna skall nås av ett sådant beslut.

En av Sjöfartsverkets, Kustbevakningens samt Tullverkets uppgifter enligt överenskommelsen om bestämmande av skyddsnivåer är skyldigheten att rapportera till Rikspolisstyrelsen om man finner något som har betydelse för bestämmande av skyddsnivån.

Inom sjöfartsinspektionen har man inte några särskilda rutiner för denna rapportering, utan man anser att det är upp till var och en som har någon information att vidarebefordra denna till Rikspolisstyrelsen. All information som inspektionen nås av vidarebefordras emellertid alltid av sjösäkerhetsdirektören, biträdande sjösäkerhetsdirektör eller ISPS-ansvarig handläggare till Rikspolisstyrelsen.

Om Tullverket finner något som bör rapporteras ansvarar tullens rikssambandscentral i Kiruna för kontakten med Rikskriminalpolisen. Några separata skriftliga rutiner för hur detta skall gå till – utöver den information som finns på tullens intranät – finns inte.

Kustbevakningen har inte heller några särskilt framtagna skriftliga rutiner för vidarebefordran av denna typ av information inom den egna myndigheten.

Mot bakgrund av att det får anses vara av stor vikt att vidarebefordran av detta slag av information fungerar och kommer ansvarig till del bör frågan om särskilda rutiner för vidarebefordran inom respektive myndighet eventuellt undersökas närmare.

Ett beslut om skyddsnivå för enskilda fartyg och hamnanläggningar kan beröra utländska fartyg. Av överenskommelsen mellan parterna framgår att det bör finnas en rutin för att informera Utrikesdepartementet i dessa fall och att ansvaret för att ta fram denna rutin ligger på Rikspolisstyrelsen. Enligt de uppgifter som inhämtats har några sådana rutiner ännu inte tagits fram. Sådana bör naturligtvis också tas fram.

Framför allt inom hamnar och rederinäring men även på vissa håll inom polismyndigheterna har man gett uttryck för att man inte känner till *hur* man skall få del av ett beslut om ändring av skyddsnivån eller *vem* man skall kontakta eller *vem* som är ansvarig i en situation med förhöjd skyddsnivå. Det har i enstaka fall förekommit problem med att få fram vilken enhet inom polisen som utsetts att vara ansvarig för sjöfartsskyddsfrågan. I flera fall har ännu inte någon inom en polismyndighet formellt utsetts som ansvarig.

Från tullen har framförts att man vid sina kontakter med företrädare för övriga aktörer fått uppfattningen att övriga aktörer tror att tullen har fler och större funktioner än vad som i realiteten är fallet.

Sammantaget råder på olika håll en stor osäkerhet. Även om man beaktar att regelverket är nytt och endast har varit i kraft under ett och ett halvt års tid verkar behovet av samordning och samarbete mellan berörda aktörer inte ha uppmärksamats och beaktats i tillräcklig omfattning. Inom Sjöfartsinspektionen pågår för närvarande ett arbete med att ta fram skriftliga rutiner för bl.a. de informationsvägar som vissa av aktörerna i dag säger sig sakna kunskap om. Dessa rutiner utgör ett viktigt steg på vägen när det gäller att komma till rätta med den brist på information och kunskap som flera företrädare har gett uttryck för. Inspektionens kommande rutiner omfattar i huvudsak informationsvägar på central nivå. Rutiner för hur informationsvägarna på regional eller lokal nivå skall fungera bör också finnas.

De föreskrifter som Rikspolisstyrelsen i dag är i full gång med att ta fram utgör ytterligare ett viktigt steg på vägen. Var och en som har ett ansvar för en fråga om sjöfartsskydd skall inte behöva känna den minsta osäkerhet om hur man skall få del av information eller vem man skall vända sig till i en situation med förhöjd skyddsnivå. Om denna höjs beror detta på att man efter en hotbildsanalys eller av annan anledning bedömt att det föreligger en ökad risk för något slag av hot. I en sådan uppkommen situation får läget givetvis anses allvarligt, och det är då naturligtvis angeläget att berörda myndigheter och övriga aktörer är väl insatta i vad som gäller, vem som ansvarar för vad och hur man skall agera.

### **Ökad tydlighet efterfrågas när det gäller vidarebefordran av information från Kustbevakningen till berörda hamnanläggningar och Tullverket**

När det gäller Kustbevakningens vidarebefordran av information om förhöjd skyddsnivå ombord på ett ankommande fartyg till hamnanläggningarna finns det ännu inte några beskrivningar eller rutiner framtagna för om och i så fall hur kontakterna mellan myndigheten och hamnanläggningarnas säkerhetsorganisation skall gå till. I ett fall, som tidigare redogjorts för, har det inträffat att ett ankommande fartyg, som beslutat om förhöjd skyddsnivå ombord, anlöpt en hamn utan att denna i förväg fått information om detta. Om detta misstag berodde på avsaknad av rutiner för informationsöverföring eller andra orsaker har inte gått att få närmare klarhet i.

Mellan Kustbevakningen och Tullverket finns det inte heller några särskilt framtagna rutiner för hur information om förhöjd skyddsnivå ombord på ett fartyg skall nå tullen. Från Tullverket har man uppgett att man utgår från att tullen får sådan information från Rikskriminalpolisen via tullens rikssambandscentral.

På nu redovisade områden bör det finnas något slag av rutiner, beskrivningar eller annat som tydligt utvisar hur kommunikationsvägarna är avsedda att fungera.

### **Riktlinjer på detaljnivå efterfrågas**

Inom framför allt hamnar, men även inom rederinäringen, har man gett uttryck för att man saknar föreskrifter eller riktlinjer på detaljnivå, för t.ex. vilka fysiska säkerhetsarrangemang som krävs för att en hamnanläggning eller ett fartyg skall anses uppfylla kraven i ISPS-koden. Mot bakgrund av att hamnarna i vårt land men även i andra länder synes ha vidtagit så vitt skilda åtgärder för att uppfylla de olika funktionskraven är det förståeligt att man efterlyser denna typ av riktlinjer. Den handbok som man håller på att ta fram inom sjöfartsinspektionen för inspektionens inspektörer bör också kunna tjäna som vägledning för hamnar och fartyg när dessa står inför att avgöra hur man skall uppfylla ett visst krav för att få ett godkännande av sjöfartsinspektionen. Behovet av riktlinjer utöver den kommande handboken går för närvarande inte att bedöma. Detta behov undersöks lämpligen när handboken funnits tillgänglig under en tid.

### **Tillsynsverksamhet har bedrivits under begränsad tid**

Vid trafikutskottets behandling av proposition 2003/04:106 Sjöfartsskydd ansåg utskottet det vara eftersträvänsvärt att tillsynen av det nya regelverket



skulle utföras på ett effektivt sätt och med minsta möjliga olägenhet för rederierna och hamnanläggningarna.<sup>95</sup>

Tillsynsverksamheten från sjöfartsinspektionens sida har pågått under en relativt begränsad tid, och några indikationer på att denna verksamhet inte skulle ha utförts på det sätt som trafikutskottet gett uttryck för har inte framkommit. Någon ytterligare undersökning av inspektionens tillsynsverksamhet har därför inte gjorts.

## Tillträdet till hamnanläggningarna har begränsats både för allmänheten och sjöfolket

Genom de nya bestämmelserna har tillträdet till hamnanläggningarna begränsats på olika sätt. Att tillträdet begränsats för allmänheten får anses vara en naturlig och avsedd följd om man ser till syftet med de nya reglerna. Att tillträdet i vissa fall även begränsats för sjöfolket torde däremot för de flesta anses utgöra en önskad effekt, särskilt mot bakgrund av den reglering som finns i både konventioner och i EG-förordningen om sjöfartsskydd.<sup>96</sup> Det skall dessutom finnas rutiner i ett fartygs respektive en hamnanläggnings skyddsplaner för hur besättningen skall kunna gå ut och in ur en hamnanläggning. Innan sjöfartsinspektionen har godkänt en skyddsplan har man från inspektionens sida krävt att planen skall omfatta beskrivningar över hur personkontroll sker vid passage till och från hamnanläggningar.

Incidenterna i Sverige förekom främst i samband med att reglerna trädde i kraft. Några senare rapporter om inträffade problem med tillträdesbegränsningarna i de svenska hamnarna har inte påträffats.

När det gäller sjöfolkets tillträde till hamnanläggningar utomlands, och då framför allt i USA, synes situationen emellertid se något annorlunda ut. Från flera håll har framkommit uppgifter om att det har blivit mycket svårare för besättningen att gå i land. Till detta kommer att reglerna för visum till USA har ändrats och blivit krångligare för den enskilde sjömannen. Uppföljningsuppdraget omfattar emellertid endast svenska förhållanden, varför någon uppföljning av de incidenter som påstås ha inträffat utomlands inte har gjorts. För den intresserade i denna fråga hänvisas till den undersökning som gjorts av Internationella transportfederationen (ITP) och som redovisas i rapporten *Access denied – implementing the ISPS Code*.

<sup>95</sup> Se bet. 2003/04:TU13 s. 10–11.

<sup>96</sup> Se punkterna 10 och 11 i förordet till ISPS-koden.

## Det finns inga indikationer på att balansen mellan de olika transportslagen har rubbats

Vid de samtal och intervjuer som gjorts med företrädare för de olika aktörerna har det inte framkommit några indikationer på att de nya reglerna skulle ha rubbat balansen eller snedvridit konkurrensen mellan de olika transportslagen i någon nämnvärd utsträckning. Några av aktörerna har emellertid framhållit att det på sikt kan finnas en risk för konkurrensnackdelar för de svenska hamnarna, eftersom man bedömer att de svenska hamnarna överlag har lagt ned mycket större kostnader på sjöfartsskyddet än de utländska hamnarna har gjort. Några av de tillfrågade har också pekat på risken för att gods inom landet eventuellt kan komma att styras om från hamnar med en synlig sjöfartsskyddsavgift till hamnar utan en sådan avgift. Från Sveriges Hamnar har pekats på möjligheten att i stället för att låta godset skeppas via en svensk hamn låta godset ta landvägen över Öresundsbron vidare till en europeisk hamn. Om denna möjlighet har utnyttjats och i så fall i vilken omfattning finns det inga uppgifter om.

Eftersom det inte framkommit några starkare indikationer på att de nya reglerna skulle ha rubbat balansen mellan de olika transportslagen, har denna fråga inte utretts närmare.<sup>97</sup>

---

<sup>97</sup> Sveriges Hamnar redovisar sedan en tid tillbaka uppgifter om trafik i organisationens medlemsföretag. Den senaste rapporten utvisar att godshantering i medlemsföretagen ökade med 5 % under första kvartalet år 2005 jämfört med samma period år 2004. Vidare har Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i en nyligen publicerad rapport (SIKA Rapport 2005:9) redovisat prognoser för transporterarnas utveckling till år 2020. Sjöfartens andel av transportarbetet (över 25 km) beräknas enligt rapporten minska från ca 39 % till ca 36 %. Inte i någon av nu nämnda rapporter har sjöfartsskyddets betydelse för utvecklingen respektive prognosen särskilt undersökts.

## Referenser

### Personlig kommunikation (meddelad genom post eller vid samtal)

- Göteborgs Hamn AB; Katrin Kajrud, riskmanager och bl.a. ansvarig för sjöfartsskydd samt Jörgen Wallroth, hamnkapten
- Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF); Torbjörn Cruth, direktör
- Karlskrona hamn; Lars Håkan Winkler, hamnchef
- Kustbevakningen; Kristina Falk Strand, kontroll- och brottsutredningschef, sjöövervakningsavdelningen, Annika Wikingsson, verksjurist, verkssekreteriatet, samt Peter Samuelsson, sjöövervakningsavdelningen med placering på rikskriminalen i Stockholm
- Länsstyrelsen i Kalmar län; Esbjörn Persson, enhetschef vid rättsenheten
- Norsk Sjöoffisersförbund, Oslo; Björn Haave, avdelningschef
- Näringsdepartementet; Marina Axén, departementssekreterare vid transportpolitiska enheten, Ellika Eriksson, rättssakkunnig vid rättssekreteriatet samt Per Håvik, rättssekreteriatet
- Polishögskolan; Gunnar Wiksten, ansvarig för Schengen och gränskontrollutbildning
- Polismyndigheten i Blekinge län; Håkan Jufors, polisintendent och chef för rättsenheten, Dennis Larsson, polisinspektör, samt Anders Bergvall, rättsenheten
- Polismyndigheten Gotland; Mats Holst, poliskommissarie
- Polismyndigheten i Gävleborgs län; Lennart Månsson, rättschef
- Polismyndigheten i Kalmar län; Håkan Johansson, förvaltningsavdelningen
- Polismyndigheten i Norrbotten; Ann-Christin Sjöqvist, polisinspektör
- Polismyndigheten i Skåne; Håkan Malmquist, chef för Länskriminalpolisen, Marie Svanberg, Länspolismästarens stab, Ulrich Gerlach, utlänningsroteln, samt Tommy Lindén, kommissarie, länskriminalavdelningen i Helsingborg
- Polismyndigheten i Stockholms län; Stefan Carp, biträdande avdelningschef vid Gränspolisen, samt Anders Tonestedt, som bl.a. är ansvarig för frågor om säkerhet
- Polismyndigheten Värmland; Urban Krook, chef Gränspolisen
- Polismyndigheten i Västerbottens län, Klas-Anders Johansson, länsplanerare och ansvarig för sjöfartsskyddsfrågor
- Polismyndigheten i Västernorrlands län; Kjell Backlund, polisinspektör vid Staben
- Polismyndigheten i Västmanlands län; Karl-Åke Pettersson, biträdande länspolismästare
- Polismyndigheten i Västra Götaland; Jonny Calvin, stabschef, länsordningspolisen
- Polismyndigheten i Kronobergs län; Anders Karlsson, operativ chef

- Rikspolisstyrelsen; Björn Holck-Clausen, koordinator och bl.a. ansvarig för frågor om sjöfartsskydd, Rikskriminalpolisen
- Räddningstjänsten Storgöteborg; Per Jarring, ansvarig för enheten Insats och beredskap
- Seko sjöfolk, Göran Hansson, ombudsman och ansvarig för arbetsmiljöfrågor
- Sjöbefälsförbundet; Mats Johansson, förbundsjurist
- Sjöfartens Utbildningsinstitut, SUI; Ellinor Arvidsson och Johan Jahnberg
- Sjöfartsverket; Per Nordström, ställföreträdande sjösäkerhetsdirektör, Karl Rosberg, hamnskyddsinspektör, Ronnie Hanzén, överinspektör vid Sjöfartsinspektionen Göteborg samt Christer Hellberg, controller
- Stena Line Scandinavia AB; Tryggve Ahlman, ansvarig för bl.a. sjöfartsskydd
- Svenska transportarbetareförbundet; Clas Linder, förste vice ordförande, Sten-Ove Niklasson, tredje vice ordförande samt Marcel Carlstedt, hamnombudsman
- Maritimt underrättelsecenter (MUC), Karlskrona; Göran Janrell, Rikskriminalpolisen
- Sveriges Fartygsbefälsförening, Christer Lindvall, verkställande direktör
- Sveriges Hamnar; Anders Klingström, ansvarig för miljö och säkerhet
- Sveriges Kommuner och Landsting, Fredrik Jaresved, ansvarig för IT och kommunikationer, samt Bengt Skagersjö, ansvarig för kommunaltekniska frågor
- Sveriges redareförening, Jan Ifwarsson, ansvarig för bl.a. sjösäkerhet
- Sveriges Skeppsmäklareförening; Berit Blomqvist, verkställande direktör
- Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA); Wayne Svensson, projektledare
- Tullverket; Sune Rydén, nationell specialist och ansvarig för frågor om sjöfartsskydd
- Ystad Hamn Logistic AB; Lars Börjesson, verkställande direktör, Michael Whrame, arbetsledare för Färjeservicegängen, Roland Steneberg, väktare, Högestad Security AB
- Sveriges Transportindustriförbund; Stefan Back, verkställande direktör

## Offentligt tryck

### Propositioner

Prop. 2002/03:124 Sjöfartsskydd

Prop. 2003/04: 58 Sekretess inom den civila sjöfarten

Prop. 2003/04:167 Inspektioner inom sjöfartsskyddet

Prop. 2003/04:106 Sjöfartsskydd

Prop. 2004/05:156 Åtgärder inom sjöfartsskyddet, m.m.

**Utskottsbetänkanden**

Bet. 2003/04:TU3 Sjöfartsskydd  
Bet. 2003/04:TU7 Sekretess inom den civila sjöfarten  
Bet. 2003/04:TU13 Sjöfartsskydd  
Bet. 2004/05:TU3 Inspektioner inom sjöfartsskyddet  
Bet. 2005/06:TU2 Åtgärder inom sjöfartsskyddet, m.m.

**SOU och Ds**

SOU 2005:11 Valfärdsverksamhet för Sjömän  
SOU 2005:70 Polisens behov av stöd i samband med terrorismbekämpning  
Ds 2003:40 Sjöfartsskydd  
Ds 2005:49 Hamnskydd

**Övrigt offentligt tryck**

Fråga 2004/05:1448 av Berit Jóhannesson (v) till statsrådet Ulrica Messing om inhägnade hamnar  
Skr. 2005/06:61 2005 års redogörelse för tillämpningen av lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll

**Tidningar och tidskrifter**

Nautisk tidskrift nr 8 2004  
Seko-magasinet, april 2005  
Sjöfartsåret 2004, Sveriges redareförening  
Utkik Lookout nr 3 2004

**Övriga källor**

Rapporten Access denied – Implementing the ISPS Code från Internationella Transportfederationen (ITF)  
Rapporten Fångad i Nätet – Den svenska hamnen och ISPS-koden, Mattias Wengelin, Institutionen för Service Management, Campus Helsingborg, Lunds universitet  
Polishögskolans utbildningskatalog 2006

## Övrigt:

Deltagande i Sjöfartens arbetsmiljönämnds konferens Den moderne sjömannens vardag i Göteborg den 27 oktober 2005 inkl. följande föredragshållare:

Pieter Sprangers, ordförande i Sjöfartens Arbetsmiljönämnd

Ronnie Hanzén, överinspektör vid tillsynsenheten Sjöfartsinspektionen

Björn Haave, avdelningschef i Norsk Sjöoffisersförbund

Jan Jonsson, säkerhetsassistent hos ACL Ship Management AB

Torbjörn Cruth, direktör vid Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd

BILAGA 1**Trafikutskottets uppdrag**

Trafikutskottet beslutade den 30 maj 2005 att låta genomföra en uppföljning av det nya systemet för sjöfartsskydd samt att detta uppdrag skulle lämnas till riksdagens utredningstjänst (RUT). Utskottet anförde följande när det gäller det utredningsuppdrag som lämnades till RUT.

Det kan konstateras att det nya regelverket innebär en rad effekter för rederier och hamnanläggningar, däribland kostnader för utbildning, framtagande av skyddsplaner, anläggningar för fysiskt skydd samt tillsyn. Nära 300 hamnanläggningar och 200 fartyg har nu av Sjöfartsinspektionen godkända skyddsplaner.

Enligt utskottets uppfattning är det angeläget att systemet för sjöfartsskydd – såsom det utformats och tillämpas i Sverige – följs upp och utvärderas. Det är ett system som i många avseenden får anses ingripande för en rad intressenter såsom staten och dess myndigheter, många kommuner, företagen och de anställda i sjöfartssektorn samt godstransportköpare och passagerare inom sjöfarten. Från vissa delar inom sjöfartsnäringsen uttrycktes farhågor inför den då förestående omställningen.

Samtidigt finns indikationer på att alla delar i systemet ännu inte är i full funktion med en balanserad skyddsnivå mellan olika delar i transportkedjan. Till detta kommer frågor om skillnader i kostnadsansvar mellan olika länder kan ha påverkat handelsflödet och godsströmmarna. I detta sammanhang kan också nämnas att de svenska hamnarna är olika så vitt gäller bl.a. storlek, ägarförhållande, organisation, verksamhet och geografiska förutsättningar.

Utskottet anser mot denna bakgrund att ett uppdrag bör lämnas till Riksdagens utredningstjänst (RUT) att genomföra ett uppföljnings- och utredningsarbete av systemet för sjöfartsskydd.

Studien bör gå ut på att kartlägga hur genomförandet fortlöper samt i vilken utsträckning som enhetliga, tillräckliga och tydliga riktlinjer utfärdats och tillämpas. En belysning av de frågor som uppmärksammats i samband med riksdagsbehandlingen är vidare angelägna. I detta sammanhang är det också av vikt med en översyn av om huruvida systemet för sjöfartsskydd har rubbat balansen mellan de olika transportslagens förutsättningar.

Ett inslag bör också vara att göra en utblick över hur systemet för sjöfartsskydd har genomförts i några av Sveriges konkurrentländer inom sjötransportsektorn. Enligt vad utskottet har erfarit finns det exempel på att utländska hamnar är en integrerad del av den kommunala förvaltningen. Av speciellt intresse är därför en kartläggning av hur sjöfartsskyddet finansieras i de med svenska hamnar konkurrerande utländska hamnarna.

Betydelsefullt är också en uppföljning av hur de olika regelverken – nationella och lokala – är koordinerade men också hur samordningen mellan de berörda myndigheterna på central och lokal nivå är organiserad och fungerar.

Vidare bör frågan om huruvida allmänhetens tillträde till hamnanläggningarna har försämrats genom systemet för sjöfartsskydd belysas.

Studien genomförs lämpligen genom intervjuer med företrädare för de olika intressentgrupperna, som på så sätt kan informera om sina hittillsvarande erfarenheter. Ett brett angreppssätt är viktigt för att man härigenom skall kunna fånga upp problem eller oklarheter som inte har framkommit tidigare på ett samlat sätt.

Resultatet av arbetet bör vara färdigställt senast den 1 november 2005.

BILAGA 2

## Till ansvarig för sjöfartsskyddsfrågorna inom länspolismyndigheten

Riksdagens utredningstjänst bedriver utredningsverksamhet på uppdrag av bl.a. utskotten. Ett av de uppdrag utredningstjänsten fått in är från trafikutskottet och avser uppföljning av de nya reglerna om sjöfartsskydd, som trädde i kraft den 1 juli 2004 och enligt vilka polisen har ett ansvar för bl.a. sättande av skyddsnivåer. Polisen har också ett ansvar för förordnande av den nya kategori av kontrollanter som införts i den nya lagstiftningen [se 16 § sjöfartsskyddslagen (2004:487)].

Jag skulle vilja be Er om hjälp med att få svar på följande frågor, vilka samtliga gäller förhållanden på länsnivå.

1. Vem/vilka inom länspolismyndigheten ansvarar hos Er för frågorna om sjöfartsskydd (lagen (2004:487) om sjöfartsskydd)? Namn och tel nr till ansvarig? Hur är ansvarsfrågan formellt reglerad, om den är det?
2. Vilka rutiner och praktisk hantering vid Er länsmyndighet gäller i följande fall:
  - När Rikspolisstyrelsen beslutar om förhöjd skyddsnivå, hur får länspolismyndigheten del av ett sådant beslut och har ni rutiner för vidarerapportering från er till någon eller några andra myndigheter/hamnar/fartyg eller annat?
  - När Kustbevakningen Region Nord i Härnösand från ett ankommande fartyg får uppgift om att fartyget har höjt skyddsnivån ombord; hur får länspolismyndigheten del av sådan information om det fartyg som anmält höjd nivå ankommer till en hamn inom myndighetens verksamhetsområde? Har Ni rutiner för vidarebefordran av ett sådant meddelande?
3. Pågår något arbete/förberedelser/utbildning inom länspolismyndigheten som gäller förordnande av särskilda sjöfartsskyddskontrollanter (se 16 § sjöfartsskyddslagen)? (Arbete med föreskrifter på området pågår hos RKP.)
4. Har Ni några övriga synpunkter/kommentarer som gäller den nya regleringen vore jag mycket tacksam för dessa!

Har Ni några frågor om detta går det bra att höra av sig till mig per telefon eller e-post.



Jag vore tacksam för Era svar så snart som möjligt och senast den 29 december 2005! Tack på förhand för Er medverkan! Ni får gärna lämna Era svar/synpunkter per telefon om det skulle passa Er bättre!

-----

Cecilia Persson  
Riksdagens utredningstjänst  
100 12 STOCKHOLM  
Tel: 08-7864367

E-post: [cecilia.persson@riksdagen.se](mailto:cecilia.persson@riksdagen.se)

---

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN 2004/05–

---

- 2004/05:RFR1 TRAFIKUTSKOTTET  
Transportforskning i en föränderlig värld
- 2004/05:RFR2 NÄRINGSUTSKOTTET  
Statens insatser för att stödja forskning och utveckling  
i små företag  
Rapport till riksdagens näringsutskott
- 2004/05:RFR3 KONSTITUTIONSUTSKOTTET  
Nationella minoriteter och minoritetsspråk
- 2004/05:RFR4 SKATTEUTSKOTTET  
Skatteutskottets offentliga seminarium om skattekonkur-  
rensen den 15 mars 2005
- 
- 2005/06:RFR1 JUSTITIEUTSKOTTET  
Brottskadeersättning och skadestånd på grund av brott.  
Undersökning av skillnader mellan beslutad brottskade-  
ersättning och av domstol sakprövat skadestånd
- 2005/06:RFR2 JUSTITIEUTSKOTTET  
Särskild företrädare för barn  
Uppföljning om tillämpningen av lagen (1999:997) om  
särskild företrädare för barn
- 2005/06:RFR3 MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET  
Förutsättningarna för småskalig livsmedelsproduktion –  
en uppföljning
- 2005/06:RFR4 KONSTITUTIONSUTSKOTTET  
Regeringsmakt och kontrollmakt.  
Offentligt seminarium tisdagen den 15 november 2005  
anordnat av konstitutionsutskottet
- 2005/06:RFR5 KULTURUTSKOTTET  
Statsbidrag till teater och dans  
En uppföljning av pris- och löneomräkningens  
konsekvenser
- 2005/06:RFR6 UTRIKESUTSKOTTET  
Utrikesutskottets uppföljning av det multilaterala  
utvecklingssamarbetet