



Sjöfartsskydd

Näringsdepartementet

2003-09-02

Dokumentbeteckning

KOM(2003) 229

Kommissionens meddelande till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om förbättring av sjöfartsskyddet; förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar

Sammanfattning

FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, antog vid en diplomatkonferens den 9-13 december 2002 regler för att skydda sjöfartssektorn från brottsliga handlingar. Reglerna omfattar ändringar i SOLAS-konventionen och en ny internationell kod om skydd av fartyg och hamnanläggningar (ISPS-koden, med en tvingande del A och en rekommenderande del B). Skälet till regleringen är terroristdåden i New York och Washington den 11 september 2001.

EU-kommissionen har den 2 maj 2003 lagt fram ett förslag om införandet av stora delar av det nya internationella reglerna i EG-lagstiftningen.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Kommissionens förslag går längre än IMO:s regelverk, bl.a. genom att nationell sjöfart innefattas, nya kontrolluppgifter för kommissionen föreslås och delar av den rekommenderande delen i ISPS-koden föreslås bli tvingande.

I artikel 1 anges att syftet med förordningen är att i gemenskapslagstiftningen genomföra IMO:s nya regler om sjöfartsskydd. På så sätt kan EU harmonisera hur reglerna bör tolkas och genomföras.

I artikel 3 föreskrivs vilka delar av det internationella regelverket som bör gälla. Kommissionens förslag går längre än IMO:s regelverk eftersom man även vill omfatta fartyg i nationell fart. Delar av ISPS-kodens rekommenderande del föreslås därtill bli tvingande.

Artikel 5 grundar sig på SOLAS-konventionen kapitel XI-2 regel 11, i vilken IMO föreskriver att staterna kan anta alternativa överenskommelser vid vilka sjöfartsskyddet är lägre än om man följde reglerna i kapitel XI-2. Regel 11 har sin grund i problemet med att införa strikta skyddsregler för färjelinjen mellan Helsingborg och Helsingör. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna bör skicka utkast till avtal om alternativa överenskommelser till kommissionen för godkännande inom fyra månader.

I artikel 7 föreslås att EU gör det obligatoriskt för medlemsstaterna att begära viss information från fartyg som avser gå till en hamn i medlemsstaten. Artikeln föreskriver också inom vilka tidsramar informationen skall lämnas.

I artikel 8 föreslås möjligheter till undantag från artikel 7. När ett fartyg meddelar sin avsikt att anlöpa en hamn i en medlemsstat, så skall den behöriga hamnskyddsmyndigheten kräva att fartyget tillhandahåller viss information. Denna myndighet skall i sin tur analysera den information som tillhandahålls och vid behov tillämpa vissa förfaranden. I det internationella regelverket finns däremot ingen skyldighet varken för fartyget eller myndigheten att kräva eller tillhandahålla information.

I artikel 10 föreslås bland annat att medlemsstaterna skall försäkra sig om att alla erforderliga medel avsätts och finns tillgängliga för genomförandet av bestämmelserna i förordningen.

I artikel 12 föreslås att kommissionen skall biträdas av sjösäkerhetskommittén COSS.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

För närvarande saknas regler inom området. Arbete med hur IMO:s nya regler skall genomföras i svensk rätt pågår i Näringsdepartementet och en proposition med förslag till lagtext är planerad att lämnas till riksdagen våren 2004.

1.3 Budgetära konsekvenser

Kommissionens ursprungsförslag skulle sannolikt innebära stora kostnader för såväl näringen som myndigheterna. Exempel på detta är förslagen om att dels utöka regelverket till den nationella sjöfarten, dels införa obligatoriska procedurer för att kräva och tillhandahålla information.

Regeringens inriktning är att genomförandet av IMO:s regler inte får innebära några merkostnader för myndigheterna.

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige ser positivt på att de internationella reglerna om sjöfartsskydd införs i EG-lagstiftningen. På så sätt kan EU-staterna genomföra reglerna på ett mer enhetligt sätt, vilket gynnar sjöfartsnäringen och hamninnehavarna. Det är däremot tveksamt om förslagen om långtgående europeiska särregler är samhällsekonomiskt motiverade.

Vad gäller den nationella sjöfarten anser Sverige anser att endast klass A passagerarfartyg bör omfattas. I Sveriges fall rör detta bara gotlandstrafiken. Den nuvarande hotbilden motiverar inte att näringen måste lägga ner stora resurser på ett skyddssystem som skulle omfatta skärgårdstrafik etc.

Sverige ser inget mervärde i att låta kommissionen i förväg godkänna avtal om alternativa överenskommelser.

Förslaget om att den behöriga myndigheten skall kräva att anlöpande fartyg i förväg tillhandahåller skyddsinformation enligt IMO:s regelverk skulle enligt svensk uppfattning innebära en administrativ merbörda för myndigheterna och gå längre än IMO:s regelverk.

Sverige kan acceptera att kommissionen tillsammans med den behöriga myndigheten inspekterar hur hamnanläggningar och rederier tillämpar förordningen i fråga. Kommissionen har däremot inte någon kompetens att utöva inspektioner som berör polisen eller Kustbevakningen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna stöder förslaget att införa internationella regler om sjöfartsskydd i EG-lagstiftningen. Det råder dock tveksamhet om EU bör gå längre än IMO:s regelverk. I fråga om nationell sjöfart anser ett flertal medlemsstater att bara större passagerarfartyg (klass A passagerarfartyg) bör omfattas. Vad gäller krav på skyddsinformation innan anlop av en gemenskapshamn råder delade meningar om den behöriga myndigheten skall avkräva att anlöpande fartyg i förväg tillhandahåller skyddsinformation.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen framhåller dels att all nationell sjöfart bör omfattas, dels att den behöriga myndigheten i förväg skall kräva att anlöpande fartyg i förväg tillhandahåller skyddsinformation.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

I fråga om nationell sjöfart har Sjöfartsverket inga invändningar mot att förordningen tillämpas på klass A passagerarfartyg, men anser att det vore olyckligt att göra reglerna tillämpliga på all nationell trafik. Behovet att

bygga ett system för skydd mot terroristangrepp inom Sveriges territorium likt det som kommer att gälla för fartyg i internationell trafik är enligt verket litet och borde få avgöras av medlemsstaterna. Den negativa inverkan ett sådant system skulle ha på den nationella trafiken är avsevärt större än den eventuella nytta det skulle kunna föra med sig. Många små svenska rederier skulle inte kunna fortsätta att bedriva sjöfart. Kustbevakningen ifrågasätter om riskerna för den nationella sjöfarten är så påtagliga att åtgärderna står i proportion till dessa. Antalet anlöp omfattade av sjöfartsskyddsregleringen skulle öka påtagligt och innebära en stor belastning på informationsutbytet mellan hamnstater och fartyg. Även Sveriges Hamnar och Sveriges Redareförening är negativa till att omfatta den nationella sjöfarten, medan SEKO Sjöfolk ställer sig öppet till att granska frågan närmare.

Sjöfartsverket ser inge större problem med att de rekommenderande delarna görs obligatoriska, medan Sveriges Hamnar motsätter sig förslaget och Sveriges Fartygsbefälsförening anser att EU bör samråda med USA om vilka delar av rekommendationerna som bör bli tvingande.

Vad gäller krav på skyddsinformation innan anlöp av en gemenskapshamn menar Kustbevakningen och Sjöfartsverket att det är folkrättsligt tveksamt att kräva att vissa åtgärder vidtas av fartyg som inte befinner sig på en stats territorium men som inte har statens nationalitet. Det bör vara upp till medlemsstaten att avgöra när sådan information bör begäras och att fartyg i nationell fart helt undantas från regelns tillämpningsområde.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det italienska ordförandeskapet har som mål att nå en gemensam inriktning vid ministerrådet för transport i oktober 2003.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund utgörs av EG-fördragets artikel 80.2. Beslut fattas med kvalificerad majoritet efter beslutsförfarande i enlighet med artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

- ISPS-koden: *International Ship and Port Facility Security Code*;

klass A passagerarfartyg: passagerarfartyg som används vid inrikes resor under vilka de kan befinna sig mer än 20 nautiska mil från strandlinjen;

SOLAS: *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.