

# Regeringens proposition

## 2002/03:124

Sjöfartsskydd

Prop.  
2002/03:124

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 maj 2003

*Göran Persson*

*Ulrica Messing*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, antog vid en konferens den 9-13 december 2002 med parterna till sjösäkerhetskonventionen SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) regler för att skydda sjöfartssektorn från brottsliga handlingar. Bakgrunden till regleringen är bl.a. terroristdåden i New York och Washington den 11 september 2001.

Reglerna består av ändringar i SOLAS-konventionen. IMO beslutade vidare att till dessa ändringar foga en kod, som består av en tvingande del och en rekommenderande del.

De nya reglerna innebär att man inom sjöfartssektorn skall vidta en rad åtgärder för att stärka skyddet mot brottsliga handlingar. Detta innefattar bl.a. krav på att fartyg skall ha automatiska identifieringssystem och alarm för kapningssituationer, att såväl fartyg som hamnanläggningar skall göra sårbarhetsanalyser och skyddsplaner och ha skyddsansvariga och skyddsutrustning samt regler om informationsutbyte.

De nya bestämmelserna, som skall träda i kraft den 1 juli 2004, kommer i stor utsträckning att påverka svenska fartyg, hamnanläggningar och sjöfarten på Sverige. De kommer också att kräva lagändringar.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd. En stat som inte senast den 31 december 2003 meddelar IMO:s generalsekreterare att staten inte vill vara bunden av reglerna, blir automatiskt bunden.

Propositionen innehåller också en övergripande redovisning av de nya internationella reglerna och en redogörelse för vilka effekter och konsekvenser dessa kan få för den svenska sjöfartssektorn. I propositionen redovisas också vissa förslag om hur det nya skyddssystemet i praktiken kan genomföras i Sverige.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Ärendet och dess beredning.....	5
3	Det internationella regelverkets huvudsakliga innehåll .....	7
3.1	SOLAS-konventionen kapitel V .....	7
3.2	SOLAS-konventionen kapitel XI-1 .....	7
3.3	SOLAS-konventionen kapitel XI-2 .....	7
3.4	ISPS-koden.....	8
4	Närmare om det internationella regelverket .....	9
4.1	Statens ansvar.....	9
4.1.1	Sjöfartsverkets utredning om fördelning av uppgifter och ansvar.....	9
4.1.2	Remissinstanserna.....	12
4.2	Bedömningar av hot och risker .....	13
4.2.1	Sjöfartsverkets utredning om hot och risker ...	13
4.2.2	Remissinstanserna.....	14
4.3	Hamnanläggningarna .....	14
4.3.1	Definition av hamnanläggning och samverkan mellan fartyg och hamnar .....	14
4.3.2	Regelverkets omfattning .....	15
4.4	Internationellt samarbete.....	15
4.4.1	Remissinstanserna.....	16
5	Regeringens förslag .....	17
6	Kontrollrutiner .....	20
7	Kommande lagstiftningsbehov .....	21
8	Kostnader och konsekvenser .....	22
8.1	Uppbyggnad av kompetens.....	22
8.2	Kostnader för myndigheterna.....	23
8.2.1	Sjöfartsverkets bedömning .....	23
8.2.2	Remissinstanserna.....	24
8.3	Konsekvenser vid brister i systemet .....	25
8.4	Konsekvenser för hamnanläggningar .....	25
8.4.1	Sjöfartsverkets utredning om hamnanläggningarna .....	26
8.4.2	Remissinstanserna.....	27
8.5	Konsekvenser för rederier.....	29
8.5.1	Sjöfartsverkets utredning om rederier.....	29
8.5.2	Remissinstanserna.....	29
8.6	Konsekvenser för allmänheten.....	30
Bilaga 1	Sjöfartsinspektionen - Genomförande och konsekvenser av nya regler om sjöfartsskydd.....	32
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser .....	67
Bilaga 3	IMO:s nya regelverk om sjöfartsskydd - SOLAS- konventionen och ISPS-koden (engelsk version).....	68

Bilaga 4	IMOS:nya regelverk om sjöfartsskydd	
	SOLAS-konventionen och ISPS-koden (svensk version) ...	196
	Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 22 maj 2004 .....	307

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner ändringarna i SOLAS-konventionen kapitel V och XI-1, det nya kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen samt den internationella koden om skydd av fartyg och hamnanläggningar (ISPS-koden), se kapitel 5. De nya internationella reglerna finns i sin engelska lydelse i *bilaga 3*. En svensk version bifogas som *bilaga 4*.

## 2 Ärendet och dess beredning

Bakgrunden till beslutet om nya internationella regler för att skydda fartyg och hamnanläggningar mot brottsliga handlingar är de terroristdåd som ägde rum i New York och Washington den 11 september 2001. Den internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organization, IMO) arbete med att ta fram nya regler om sjöfartsskydd inleddes i november 2001 genom en resolution av organisationens församling om åtgärder och procedurer för att förebygga terroristdåd som hotar sjösäkerheten.

### *IMO:s sjösäkerhetskommittés behandling av frågan*

I januari 2002 föreslog USA inom ramen för IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, MSC) ett omfattande handlingsprogram för att stärka skyddet mot terroristhandlingar riktade mot sjöfarten. Förslaget diskuterades för första gången vid ett extrainsatt sjösäkerhetskommittémöte den 11-15 februari 2002. Det amerikanska handlingsprogrammet fick stort stöd av sjösäkerhetskommittén och då inte minst av EU-staterna. Kommittén rekommenderade IMO:s råd att arbeta vidare med de flesta av åtgärdsförslagen i den amerikanska inlagan.

Åtgärdsförslagen diskuterades därefter vid sjösäkerhetskommitténs ordinarie kommittémöten MSC/75 den 14-25 maj 2002 och MSC/76 den 2-6 december 2002 samt däremellan vid ett andra extrainsatt arbetsmöte den 9-13 september 2002. Förberedelsearbetet slutfördes under det 76:e kommittémötet, vilket åtföljdes av en diplomatkonferens den 9-13 december 2002. Vid konferensen beslutade IMO om ändringar i kapitel V och XI och om ett nytt kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen samt om en ny kod, den s.k. ISPS-koden. De nya reglerna återfinns i *bilaga 3*. En svensk version finns i *bilaga 4*.

### *IMO:s nya regelverk*

Ändringarna i SOLAS-konventionen innebär att vissa grundläggande bestämmelser är tillagda i den kapitelindelade bilagan till konventionen. Utöver dessa ändringar har till dessa bestämmelser fogats en kod, som består av dels en tvingande del A, dels en rekommenderande del B.

Det nya regelverket kommer att träda i kraft den 1 juli 2004 och antas enligt förfarandet *tacit acceptance procedure*. Förfarandet innebär att om en stat som är part till SOLAS-konventionen inte senast den 31 december 2003 meddelar IMO:s generalsekreterare att staten inte vill vara bunden av reglerna, blir staten automatiskt bunden. Detta gäller dock endast om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna, som har minst

50 procent av världens handelsflotta, meddelar att de inte vill vara bundna. I det senare fallet träder inte reglerna i kraft över huvud taget.

Det internationella regelverket kommer alltså att träda i kraft per automatik om inte tillräckligt många stater uttryckligen senast den 31 december 2003 meddelar IMO att staten inte godkänner reglerna.

Varje stat har som ovan nämns också möjlighet att välja att ställa sig utanför regelverket, men då måste staten alltså uttryckligen meddela IMO detta senast nämnda datum.

Europeiska kommissionen har den 2 maj 2003 lagt fram ett förslag om att införa stora delar av det nya regelverket i gemenskapsrätten.

#### *Regeringens uppdrag till Sjöfartsverket*

Regeringen uppdrog den 21 november 2002 till Sjöfartsverket att utreda hur de nya reglerna om sjöfartsskydd skulle kunna genomföras i svensk rätt samt belysa vilka konsekvenser detta skulle medföra för framför allt sjöfartssektorn. Regeringsuppdraget finns bilagerat i *bilaga 1*. Utredningen skulle bl.a. omfatta hur nuvarande kontrollrutiner motsvarar de föreslagna åtgärderna. Vidare skulle verket lämna förslag till hur ansvaret för aktuella frågor bör fördelas mellan berörda myndigheter. Förslaget om ansvarsfördelning skulle utgå dels från myndigheternas uppgifter och ansvarsområden enligt gällande bestämmelser, dels från att systemet skall vara självfinansierande och inte leda till några merkostnader för myndigheterna. Sjöfartsverket skulle därutöver redogöra för vilka hamnar som kan komma att beröras och hur kompetens inom området kan byggas upp.

Förslaget skulle utformas i samråd med Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen och Tullverket. Sjöfartsverket skulle därtill bereda ett antal intresseorganisationer tillfälle att lämna synpunkter.

Sjöfartsverket redovisade den 28 mars 2003 nämnda uppdrag, se *bilaga 1*. IMO:s nya regelverk och Sjöfartsverkets utredning remitterades den 4 april 2003. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Syftet med remissförfarandet var att erbjuda en rad myndigheter och intresseorganisationer tillfälle att lämna synpunkter på om Sverige bör godkänna de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd. Utöver detta gavs även möjlighet att lämna allmänna kommentarer. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2003/2750/TP).

### 3 Det internationella regelverkets huvudsakliga innehåll

De av IMO beslutade reglerna om sjöfartsskydd innebär dels ett tillägg till SOLAS-konventionen (International Convention of Safety of Life at Sea, 1974), dels en ny kod, ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code).

#### 3.1 SOLAS-konventionen kapitel V

Ändringen av SOLAS-konventionen kapitel V regel 19 innebär tidigareläggande av kravet på införande av s.k. AIS-transpondrar på fartyg samt en föreskrift om när dessa skall hållas påslagna. AIS är ett automatiskt identifieringssystem och transpondern möjliggör automatisk identifiering av fartyg i syfte att förbättra fartygsövervakningen.

#### 3.2 SOLAS-konventionen kapitel XI-1

I det som numera kallas kapitel XI-1 har införts ett krav på att fartyg i internationell trafik skall märkas med sitt IMO-nummer, och att dessa fartyg alltid skall medföra en handling med uppgifter om fartygets historik (Continuous Synopsis Record), bl.a. uppgifter om fartyget, dess ägare och klassificeringssällskap.

Enligt kapitel XI-1 skall fartyg också förses med alarmsystem, som kan utnyttjas om fartygets befälhavare anser att fartyget är på väg att utsättas för eller är utsatt för en terroristhandling.

#### 3.3 SOLAS-konventionen kapitel XI-2

Till SOLAS-konventionen har även fogats ett nytt kapitel XI-2. Detta kapitel är översiktligt och lägger grunden för det nya internationella regelverket.

Kapitlet innehåller korta föreskrifter om staternas, rederiernas, fartygens och hamnanläggningarnas ansvar samt om varningssystem för fartyg. I kapitlet föreskrivs även vilka möjligheter som finns för stater att besluta om skyddsåtgärder som är alternativa eller likvärdiga med dem som annars gäller enligt konventionen eller ISPS-koden.

Kapitel XI-2 innehåller också de principiellt och praktiskt viktiga reglerna 7 och 9.

##### *Regel 7*

Regel 7 föranleddes av attacken den 6 oktober 2002 mot fartyget Limburg utanför Jemens kust och ålägger staterna en skyldighet att besluta om skyddsnivå för och ge information till fartyg som befinner sig i staternas territorialhav eller som meddelat att de avser att gå dit.

### *Regel 9*

Regel 9 innehåller bestämmelser om kontroll av att fartyg, som skall anlöpa en hamn eller befinner sig i en hamn, uppfyller de internationella kraven om sjöfartsskydd.

Tanken bakom regeln är att den ordinära, inledande kontrollen av om ett fartyg uppfyller kraven i regelverket skall vara en del av den hamnstatskontroll som utförs i dag. Om hamnstaten vid denna inledande kontroll finner klara grunder för att reglerna inte följs eller om staten har fått information om att ett fartyg kan utgöra en säkerhetsrisk, får en den staten inspektera fartyget även innan det har anlöpt hamn, om fartyget befinner sig i hamnstatens territorialhav. I avvaktan på att ett eventuellt fel rättas till kan fartyget anvisas en ankarplats och uppehållas där eller så kan fartyget förhindras att anlöpa hamn. Det finns också en möjlighet att, om allvarliga brister hittats på ett fartyg i en hamn, avvisa fartyget.

Innan sådana åtgärder vidtas av hamnstaten skall fartyget anropas och informeras om hamnstatens avsikter. Fartygets befälhavare har då rätt att ta tillbaka avsikten att anlöpa hamnen. Om så görs och fartyget ändrar kurs, skall fortsatta kontrollåtgärder enligt regeln inte vidtas. Begränsningen att ett ingripande inte får ske utanför en stats territorialhav drevs igenom för att hindra att någon stat skulle ta det nya regelverket till intäkt att genomföra kontroller inom ett större område. I de nya reglerna i SOLAS-konventionen finns emellertid en bestämmelse som föreskriver att inget i konventionen förtar stater deras rättigheter eller skyldigheter enligt internationell rätt.

## 3.4 ISPS-koden

SOLAS-konventionen kapitel XI-2 innehåller grunden för det nya internationella regelverket för sjöfartsskydd. I kapitlet hänvisas upprepade gånger till den s.k. ISPS-koden. Denna kod innehåller regler som fyller ut SOLAS-konventionens regler. Koden består av två delar. Del A är tvingande medan del B är rekommenderande. Den rekommenderande delen ger anvisningar, i vissa fall mycket detaljerade sådana, om hur den tvingande delen A skall tillämpas i praktiken.

Koden är det dokument som utgör utgångspunkten för regleringen av statens, rederiernas, fartygens och hamnanläggningarnas ansvar. Mer detaljerade beskrivningar av denna reglering återfinns i kapitel 4.



## 4 Närmare om det internationella regelverket

I detta kapitel redogörs för vad de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd innebär. Redogörelsen är främst en sammanfattning av den beskrivning som återfinns i Sjöfartsverkets utredning.

### 4.1 Statens ansvar

Staten kommer enligt de nya reglerna främst att ha ansvar för följande uppgifter:

- besluta om skyddsnivå;
- besluta om när skyddsdeklaration skall upprättas;
- godkänna skyddsplaner för fartyg;
- kontrollera och certifiera skyddsverksamheten på fartyg;
- besluta om för vilka hamnanläggningar reglerna om sjöfartsskydd skall gälla;
- genomföra hot- och riskbedömningar av hamnanläggningar;
- godkänna skyddsplaner för hamnanläggningar;
- kontrollera effektiviteten hos fartygs och hamnanläggningars skyddsplaner.

Förutom dessa mer specifika uppgifter skall staten även besluta om, och i så fall för vilka hamnanläggningar, alternativa eller likvärdiga skyddsåtgärder får vidtas, se avsnitt 4.4. Staten skall vidare tillhandahålla information om sjöfartsskyddet till fartyg i staternas territorialhav. Slutligen har stater rätt att kontrollera sjöfartsskyddet på utländska fartyg som anlöpt deras hamnar eller som befinner sig i deras territorialhav med avsikt att anlöpa hamn.

Enligt regelverket kan de enskilda staterna i den nationella lagstiftningen ordna ansvarsfrågorna på det sätt som staterna bedömer vara mest lämpligt så länge staten fullgör sina uppgifter.

#### 4.1.1 Sjöfartsverkets utredning om fördelning av uppgifter och ansvar

Sjöfartsverket har vid utförandet av det utredningsuppdrag som regeringen gav verket samarbetat med Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen och Tullverket. Sjöfartsverket har i sin utredning lämnat förslag till hur uppgifter och ansvar skulle kunna fördelas mellan de berörda myndigheterna och hur samarbetet skulle kunna ordnas. I detta avsnitt görs en sammanfattning av Sjöfartsverkets redogörelse. För en mer detaljerad redogörelse hänvisas till *bilaga 1*.

### *Föreskrifter*

När det gäller rederier och fartyg innebär de nya reglerna att fartygen skall införa och tillämpa ett system som har vissa likheter med den av IMO beslutade och sedan en tid tillbaka införda internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden). Det system för säkerhetsorganisation som rederier skall ha enligt ISM-koden skall medföra säkrare fartygsdrift och en säkrare arbetsmiljö, bl.a. genom att riskfyllda situationer identifieras och undviks. ISM-koden tar sikte på de tekniska och operativa aspekterna av framförandet av fartyg. ISM-koden är införlivad i svensk rätt i fartygssäkerhetslagen (1988:49), och tillsyn över att reglerna följs utövas av Sjöfartsverket. Tillsynen av systemet för sjöfartsskydd bör enligt Sjöfartsverkets utredning i princip genomföras på samma sätt som tillsyn enligt reglerna för ISM-koden.

Sjöfartsverket är den myndighet som har bemyndigande att meddela föreskrifter om säkerhetsorganisation. Av detta skäl föreslår Sjöfartsverket att även föreskrifter om sjöfartsskydd för rederier och fartyg bör meddelas verket.

Ansvaret för föreskrifter bör enligt utredningen även i fråga om hamnanläggningar läggas på Sjöfartsverket. Samtliga berörda myndigheter har i och för sig viss kunskap om hamnverksamhet och rör sig i hamnmiljö i ungefär lika stor omfattning. Eftersom det nya regelsystemet är avsett att säkerställa förfarandet vid samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) framstår det dock enligt utredningen som mest lämpligt att Sjöfartsverket får ansvaret för att meddela föreskrifter om sjöfartsskyddet även för hamnanläggningar.

Sjöfartsverket bör enligt utredningen åläggas samrådsskyldighet i föreskriftsarbetet med övriga berörda myndigheter.

### *Tillsyn av svenska fartyg*

De nya reglerna förutsätter en periodisk tillsyn av svenska fartyg. Sjöfartsverket har i tillsynshänseende bäst fartygskunskap av de berörda myndigheterna och har huvudansvaret för övrig tillsyn av fartyg. De tillsynsförrättningar som de nya reglerna kommer att föranleda kan tidsmässigt harmoniseras med verkets övriga förrättningar ombord, vilket kommer att underlätta för fartygen.

Slutsatsen i utredningen är därför att tillsyn av svenska fartyg bör utövas av Sjöfartsverket.

### *Tillsyn av utländska fartyg*

Kontrollen av om ett utländskt fartyg följer reglerna om sjöfartsskydd skall inledningsvis behandlas som en vanlig hamnstatskontroll och lämpligen utföras som en del av denna. Om Sjöfartsverkets fartygsinspektörer vid en sådan kontroll skulle finna sådana brister i sjöfartsskyddet eller annat, som inte lätt kan åtgärdas, bör enligt utredningen handräckning begäras av polisen eller Kustbevakningen eftersom det enligt utredningen kan bli tal om att vidta åtgärder som lämpligen beslutas och genomförs av tjänstemän med polisiära

befogenheter. Detta förfarande skulle fordra att berörda myndigheter utvecklar lämpliga samarbetsformer och informationskanaler.

Skulle en svensk myndighet få underrättelser om att ett fartyg som är på väg till Sverige allvarligt brister i sjöfartsskyddet, finns det enligt utredningen ingen anledning varför man bör gå omvägen över Sjöfartsverket. I detta fall bör i stället annan berörd myndighet ingripa direkt. Sjöfartsverkets medverkan kan dock ibland vara påkallad.

### *Tillsyn av hamnanläggningar*

De nya internationella reglerna om sjöfartsskydd skall hindra att fartyg och laster inte utsätts för brottsliga handlingar (internationellt används begreppet ”smittas”) när de går mellan olika länder. Eftersom regleringen av sjöfartsskydd gjorts i SOLAS-konventionen som tidigare enbart tagit sikte på *fartyg* i internationell trafik, har man i regelverket valt att inte reglera hamnsidan mer än nödvändigt. Att reglera verksamheten i hamnar skulle dels skapa nationella lagstiftningsproblem i många länder, dels leda till geografiska avgränsningssvårigheter. Man har därför begränsat sig till att reglera *hamnanläggningar*, dvs. de platser där samverkan mellan fartyg och hamn (ship/port interface) sker. Definitionen av hamnanläggning samt samverkan mellan fartyg och dessa anläggningar redovisas närmare i avsnitt 4.3.1.

I ISPS-kodens del B rekommenderas periodisk tillsyn av efterlevnaden av föreskrifter om sjöfartsskydd i hamnanläggningar. Hur ofta denna tillsyn skall ske beror på hur känslig en hamnanläggning kan anses vara ur skyddssynpunkt. I Sjöfartsverkets utredning föreslås att frågan om frekvensen av tillsynen utreds ytterligare.

### *Ankarplatser*

I Sverige finns ett antal ankarplatser, där fartyg ankras upp i väntan på order eller för att bunkra och ta ombord förnödenheter. Ankarplatserna kan enligt det nya regelverket anses som delar av hamnanläggningar. Enligt Sjöfartsverkets utredning finns ett behov av reglering och kontroll av ankarplatserna, men det saknas organisationer eller företag som omedelbart kan utpekas som naturligen ansvariga för dem.

I utredningen framförs att det vore mest lämpligt om Kustbevakningen gjordes till ansvarig myndighet för tillsyn av ankarplatser. Varken Sjöfartsverket, polisen eller Tullverket har egna fartyg. Kontroll av sådana platser kan därtill harmoniseras med Kustbevakningens ordinarie patrullverksamhet. Vilka kontroller som från sjöfartsskyddssynpunkt bör göras och vilka ankarplatser det skall vara fråga om bör bli föremål för ytterligare överväganden. Om det blir fråga om en kontroll av ett fartyg, antingen som ett led i en hamnstatskontroll eller en utökad kontroll, kommer enligt utredningen även andra myndigheter att beröras.

### *Information till och från fartyg*

Ett fartyg som skall anlöpa en hamn är enligt det nya regelverket skyldigt att på begäran lämna viss information till hamnstaten så att staten kan bedöma hur säkert fartyget är ur skyddssynpunkt.

En hamnstat är också skyldig att meddela fartyg i dess territorialhav eller fartyg som sagt sig ha för avsikt att gå in på territorialhavet, vilken skyddsnivå som skall tillämpas och därtill förse fartyg med relevant information i sjöfartsskyddsfrågor. Hamnstaten skall också upprätta en kontaktpunkt till vilken fartyg kan vända sig för att få råd, bistånd eller för att rapportera om oro rörande andra fartyg m.m.

Redan i dag mottar Kustbevakningen dygnet runt anmälningar av fartygs ankomster till Sverige över yttre gräns. Slutsatsen i Sjöfartsverkets utredning är att Kustbevakningen därför bör bli den myndighet som skall svara för denna kontakt med fartyg som skall anlöpa svensk hamn.

#### **4.1.2 Remissinstanserna**

*Svenska Hamnarbetarförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Sveriges Redareförening* delar Sjöfartsverkets uppfattning om att nämnda verk bör bli tillsynsmyndighet.

*Kustbevakningen* anför bl.a. följande. Ett svenskt godkännande av de nya IMO-reglerna bör, som Kustbevakningen ser det, utöver ny lagstiftning om sjöfartsskydd även föranleda andra lag- och förordningsändringar.

Det är enligt Kustbevakningen oklart vari myndighetens uppgift i fråga om ankarplatserna kan komma att bestå. Det måste enligt myndigheten klargöras om innehavaren av ankarplatserna skall kunna besluta och genomdriva regler, som närmast har karaktär av hamnordning, och vilken form de i så fall bör ha. Det bör vidare klargöras om myndigheten, som eventuell innehavare av ankarplatserna, bör ha befogenheter att kroppsvisitera och undersöka bagage utan att misstanke om brott föreligger och om gällande befogenheter behöver kompletteras.

När det gäller inhämtande av information anser Kustbevakningen att det måste klargöras om detta också skall gälla dels fartyg i territorialhavet, dels fartyg som sagt sig ha för avsikt att gå in i territorialhavet utan att anlöpa svensk hamn. Den ömsesidiga skyldigheten mellan fartyg och myndigheter att lämna och ta emot information och uppgifter bör också regleras. Vidare bör enligt Kustbevakningen underrättelseskyldigheten till andra länder beaktas, vilket också kan komma att inverka på sekretess- och personuppgiftslagstiftningen.

*Tullverket* framför att verket när det gäller sjöfartsskydd berörs i olika avseenden. Tullverkets tjänstemän förväntas – inom ramen för det normala kontroll- och klareringsarbetet i hamnar och ombord på fartyg – till Sjöfartsverket eller polisen rapportera upptäckta avvikelser från tillsynssystemen. Vidare berörs Tullverket genom den principdeklaration, som ingåtts mellan verket och den amerikanska tullmyndigheten, se närmare om denna principdeklaration kapitel 5.

## 4.2 Bedömningar av hot och risker

Grunden för tillämpningen av det nya regelverket om sjöfartsskydd är de hot- och riskbedömningar som kommer att behöva göras på skilda plan.

### 4.2.1 Sjöfartsverkets utredning om hot och risker

#### *Allmänna hot- och riskbedömningar*

För att ett nationellt system för sjöfartsskydd skall kunna sättas på plats fordras att kunskap sprids till dem som berörs om vilken typ av hot som man skall planera för. Kunskap och information om detta finns främst hos polisen. Kustbevakningen, Tullverket och Sjöfartsverket har också information att bidra med i sjöfartsfrågor. En samarbetsform bör enligt Sjöfartsverkets utredning skapas för att bästa möjliga hot- och riskbedömning skall kunna göras. Detta kan göras av de berörda myndigheterna i samråd, men med polisen som ledande aktör.

Det är sannolikt att en generell hot- och riskbedömning i dag avseende svenska hamnanläggningar, svenska fartyg och sjöfart på Sverige skulle resultera i att hoten mot fartyg och hamnanläggningar allmänt bedöms vara små. Skillnader mellan olika typer av trafik kommer emellertid att förekomma. Resultatet av hot- och riskbedömningarna kommer också att variera över tiden.

Det kommer enligt Sjöfartsverket att finnas en uppgift för berörda myndigheter att upplysa om nödvändigheten, inte minst vad gäller de kommersiella aspekterna, av att anpassa sig till det nya regelverket.

#### *Hot- och riskbedömningar av hamnanläggningar och fartyg*

Enligt det nya regelverket skall stater göra hot- och riskbedömningar för de hamnanläggningar som kommer att falla under det nya regelverket. För fartyg gäller att de, när de lämnar in sina skyddsplaner för godkännande, skall bifoga de hot- och riskbedömningar på vilka planerna grundas.

Det finns så många hamnanläggningar i Sverige som kommer att falla under de nya reglerna, att det enligt Sjöfartsverkets utredning inte finns en rimlig möjlighet för någon myndighet att genomföra individuella hot- och riskbedömningar av dem annat än i speciella situationer. I utredningen föreslås därför att hamnanläggningsinnehavare skall förses med en generell hot- och riskbedömning. Mot bakgrund av denna skall innehavarna sedan kunna bedöma de hot och risker som kan finnas för deras egen anläggning. Den myndighet som slutligen får ansvaret godkänner eller underkänner efter kontakt med anläggningens innehavare den bedömning som gjorts av nämnda innehavare.

Även rederiers och fartygs ansvariga för skyddsfrågor måste ges ett underlag på vilket de kan bygga den särskilda bedömningen av sitt fartyg.

De som är ansvariga för hot- och riskbedömningar av hamnanläggningar och fartyg kan givetvis ta hjälp av företag och konsulter för att genomföra dessa.

#### *Särskilda hot- och riskbedömningar för sättande av skyddsnivå*

Det är enligt det internationella regelverket staten som skall besluta vilken skyddsnivå som skall gälla. Det nya sjöfartsskyddssystemet är tänkt att utgå från ett normalläge när det gäller hot och risk för terroristangrepp mot sjöfarten. Detta normalläge kommer att vara sådant att man uppnår en högre grad av generellt skydd än vad som är fallet i dag, men sjötransportsystemet får inte störas så att handeln hindras.

Från normalläget, som i regelverket kallas skyddsnivå 1, skall man kunna växla upp till högre skyddsnivåer. Det skall ske antingen när den allmänna hot- och riskbilden förvärras eller när ett hot riktas mot eller en risk uppstår för hamnanläggningar eller fartyg. Ett beslut om att gå från skyddsnivå 1 till en högre nivå kan också avse svenska fartyg i andra vatten än svenska. Vid skyddsnivå 1 skall de minst ingripande skyddsåtgärderna alltid upprätthållas. Med skyddsnivå 2 avses den nivå, vid vilken lämpliga ytterligare skyddsåtgärder skall vidtas och bibehållas under en viss tidsperiod. Med skyddsnivå 3 avses den nivå, vid vilken ytterligare specifika skyddsåtgärder skall upprätthållas under en begränsad tidsperiod. Graderingen av skyddsnivån anger hur hög risken är för att ett s.k. skyddstillbud kommer att inträffa.

#### **4.2.2 Remissinstanserna**

*Sveriges Redareförening* instämmer i den bedömning som Sjöfartsverket har gjort, att en generell hot- och riskbedömning i dag avseende svenska hamnanläggningar, svenska fartyg i allmänhet och sjöfart på Sverige sannolikt skulle resultera i att hoten vid ett normalläge är små. Dimensioneringen av åtgärderna vid normalläge bör enligt föreningen därför vara rimliga i förhållande till den låga risknivån.

### **4.3 Hamnanläggningarna**

#### **4.3.1 Definition av hamnanläggning och samverkan mellan fartyg och hamnar**

I SOLAS-konventionen kapitel XI-2 regel 1 definieras hamnanläggning som en plats, fastställd av kontraktspartens regering eller av den av regeringen utsedda myndigheten, där samverkan mellan fartyg och hamn (ship-port interface) äger rum. Detta kan inkludera områden som ankarplatser, väntekajer och tillfartsleder från sjösidan.

Definitionen är både mycket vid och vag. Den ger i många fall ledning inför ett beslut att direkt utpeka en hamnanläggning som en anläggning som skall falla under regelverket. I vissa fall ger den dock ingen ledning,

framför allt när det gäller hamnanläggningar som endast sällan har internationella anlöp och beträffande vilka en stat kan besluta att de inte skall falla under regelverket. I Sverige finns ett betydande antal orter som bara har ett fåtal anlöp under ett år.

Det är enligt Sjöfartsverkets utredning knappast möjligt att skapa en definition av begreppet ”hamnanläggning” på ett sätt så att man kan dra en säker slutsats om vilka hamnanläggningar som skall omfattas.

#### **4.3.2 Regelverkets omfattning**

När man skall avgöra vilka hamnanläggningar som skall omfattas, bör man väga in vilken typ av trafik som anlöper hamnarna och vilken fart den går i.

Det internationella regelverket omfattar hamnanläggningar som tar emot passagerarfartyg ( däribland höghastighetsfartyg), lastfartyg (däribland höghastighetsfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer) och mobila borrhälsformar, som alla går i internationell sjöfart. En stat kan emellertid bestämma i vilken utsträckning en hamnanläggning som normalt inte betjänar fartyg på internationell resa men undantagsvis gör det, skall omfattas av regelverket.

Frågan om vilka hamnanläggningar som skall beröras av det nya regelverket måste enligt Sjöfartsverkets utredning behandlas individuellt.

#### **4.4 Internationellt samarbete**

Reglerna 11 och 12 i SOLAS-konventionen kapitel XI-2 ger möjligheter att tillämpa alternativa respektive likvärdiga åtgärder för fartyg och hamnanläggningar.

##### *Regel 11 om alternativa åtgärder*

En *alternativ* åtgärd innebär en åtgärd vid vilken skyddet är lägre än om man följde reglerna i kapitel XI-2. Bakgrunden till regeln är att man insåg att det finns ett behov av att hantera färjetrafik som den mellan Helsingborg och Helsingör. Den färjelinjen skulle sannolikt inte överleva tillämpningen av ISPS-koden eftersom reglerna skulle medföra förseningar i trafiken på grund av den strikta kontrollen. Något egentligt behov av att tillämpa regelverket på färjetrafik som den mellan Helsingborg och Helsingör finns inte heller, eftersom en strikt tillämpning av ISPS-kodens regler på Helsingborg-Helsingörleden skulle föranleda den som vill klara sig undan den kontroll som kan komma ifråga att välja den fasta förbindelsen, Öresundsbron, i stället. Regeln förutsätter överenskommelse mellan de stater som berörs.

##### *Regel 12 om likvärdiga åtgärder*

Regeln behandlar möjligheten att besluta om likvärdiga åtgärder för hamnanläggningar och fartyg, dvs. åtgärder andra än dem som regleras i ISPS-koden, men som ger samma grad av skydd som en tillämpning av

koden skulle ge. Med en *likvärdig* åtgärd avses system, som kan vara annorlunda ordnade än vad som annars krävs enligt regelverket, men som ger samma grad av skydd. Denna regel förutsätter inte någon överenskommelse mellan två stater. Tillämpning av regeln kan enligt Sjöfartsverkets utredning bli aktuell för flera typer av sjöfart, framför allt för sjöfarten i Östersjön.

#### 4.4.1 Remissinstanserna

*SEKO* anser att möjligheten att träffa avtal om avvikelser i sjöfartsskyddet bör tillämpas på Helsingborg-Helsingörsleden. Det alternativa skyddet bör dock ligga så nära regelverket som möjligt.

*Sveriges Redareförening* anser att det i synnerhet för färjesjöfarten är viktigt att bestämmelserna om alternativa och likvärdiga system får ett omfattande genomslag i Sveriges närområde. En strikt tillämpning av ISPS-koden på färjelinjer, särskilt de med kort överfartstid, skulle i princip omöjliggöra denna typ av trafik. Föreningen förutsätter därför att Sverige tillsammans med berörda hamnstater utnyttjar regel 11 till lättnader i tillämpningen.

Samma förhållande gäller enligt *Sveriges Redareförening* om möjligheter till likvärdiga åtgärder enligt regel 12 beträffande hamnanläggningar och fartyg. Sverige bör enligt föreningen därför samråda med de stater som berörs av sådana beslut. Även om regel 12 inte kräver avtal är det enligt föreningen rimligt att man gör likartade bedömningar.



## 5 Regeringens förslag

**Regeringens förslag:** Riksdagen godkänner ändringarna i SOLAS-konventionen kapitel V och XI-1, det nya kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen samt den internationella koden om skydd av fartyg och hamnanläggningar (ISPS-koden).

**Remissinstanserna:** *Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket, Tullverket, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas Förening, Svensk Handel, Svenska Hamnarbetarförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Dispaschör, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening och Sveriges Skeppsmäklareförening* anser att riksdagen bör godkänna de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd eller framför inga invändningar mot detta.

*Svenska Sjöbefälsförbundet* och *Svenska Kommunförbundet* förordar kompletterande utredningar för att kunna ta ställning till om riksdagen skall godkänna ändringarna.

*HTF, SACO, Svenskt Näringsliv* och *TCO* har avstått från att yttra sig över remissen.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringens slutsats är att det finns ett stort handels- och transportpolitiskt värde i att godkänna de nya reglerna utan invändningar och därmed ansluta sig fullt ut till det internationella systemet för att stärka skyddet av sjöfarten mot brottsliga handlingar.

Regeringen anser först och främst att det ur transportpolitisk synvinkel är viktigt att stärka skyddet av passagerare och besättning mot terroristhandlingar. Händelserna i USA den 11 september 2001 visar att skyddet av vissa näringsgrenar måste stärkas. Arbetet med skydd mot brottsliga handlingar, innefattande även terroristhandlingar, har inom den civila luftfarten pågått sedan 1970-talet och skärpts ytterligare efter nämnda händelser i USA. Även skyddet av sjöfartssektorn behöver stärkas i syfte att i största möjliga mån minimera riskerna för förlust av människoliv eller skador genom terroristhandlingar. Detta gäller både brottsliga handlingar, som direkt riktar sig mot sjötransporter, och handlingar vid vilka sjöfarten indirekt påverkas genom t.ex. transport av personer, vapen m.m.

Regeringen anser vidare att det finns viktiga handelspolitiska aspekter vad gäller sjöfartsskyddet. Även om en terroristhandling inte vållar skada på människor kan den innebära allvarliga störningar i världshandeln och skapa politisk instabilitet.

Samtidigt framhåller regeringen att det måste finnas en balans mellan å ena sidan åtgärder för att stärka skyddet för sjöfarten och å andra sidan vikten av kostnadseffektiva åtgärder som inte inverkar negativt på den fria rörligheten av varor och personer. Regeringens bedömning är att denna balans återfinns i de nya internationella reglerna om sjöfartsskydd.

Regeringen vill även framhålla risken för att svensk sjöfartsnäring och sjöfarten på Sverige kan drabbas av negativa konsekvenser om Sverige ställer sig utanför det internationella skyddssystemet. Sjöfartsnäringen är till sin karaktär en av de mest internationella näringarna. Grundtanken

med det nya regelverket är att IMO:s medlemsstater gemensamt skall inrätta ett nytt, globalt system för att skydda sjöfarten. De nya reglerna skall tillämpas av alla stater som är parter till konventionen. De stater som väljer att stå utanför eller som inte förmår leva upp till de nya reglerna inom utsatt tid, kan komma att betraktas som stater med sämre skydd. Det innebär för det första att risken för terroristhandlingar riktade mot främst sjöfarten kan bli större för dessa stater. Det kan för det andra leda till att fartyg som inte iakttar de nya reglerna och rekommendationerna samt fartyg som kommer från hamnanläggningar som inte anpassat sig löper risken att stoppas när de kommer till andra länder. Detta skulle medföra allvarliga störningar i fartygens trafik på hamnanläggningar i stater som är med i det globala skyddssystemet. Hamnanläggningar och fartyg som inte iakttar de nya reglerna riskerar att bli betraktade som potentiella utgångspunkter för terroristhandlingar riktade mot andra staters fartyg och hamnanläggningar, eftersom kontrollen i länderna utanför systemet inte förutsätts bli lika omfattande. Följden kan bli att handelsströmmarna söker sig bort från hamnar som inte kan betraktas som tillräckligt skyddade enligt internationella regler.

Regeringen vill vidare erinra om den principdeklaration om skärpta säkerhetskrav för containrar, som Tullverket och den amerikanska tullmyndigheten, US Customs, undertecknade den 28 januari 2003. Principdeklarationen har sin grund i det nya amerikanska containerskyddsinitiativet, Container Security Initiative (CSI), enligt vilket bara utvalda hamnar med särskild status får skeppa containrar direkt till USA utan att drabbas av tidsödande extra säkerhetskontroller. I och med den nämnda deklarationen finns Göteborgs hamn bland dessa. Genom det överenskomna förfarandet behöver inte sjötransporterna av containrar från Göteborg till USA gå via någon av de andra utvalda europeiska hamnarna. Det senare skulle bl.a. ha inneburit en risk för förlängda leveranstider och extra kostnader för exportföretagen. Containrar från de utvalda hamnarna kontrolleras däremot enligt principdeklarationen redan i avsändarhamnen.

Principdeklarationen ligger inte inom ramen för ändringarna i SOLAS-konventionen, men är ett viktigt led i arbetet med att integrera den svenska sjöfartsnäringen i det övriga internationella terroristskyddssystemet. Precis som ändringarna i SOLAS-konventionen har det amerikanska containerinitiativet sin grund i händelserna den 11 september 2001 och är ett exempel på den nya säkerhets- och skyddsbetonade världsordning som håller på att inrättas inom sjöfarten.

Regeringen vill också betona att Europeiska kommissionen den 2 maj 2003 har lagt fram ett förslag till förordning om att införa stora delar av IMO:s nya regler i gemenskapslagstiftningen.

#### *Det fortsatta arbetet*

Det finns flera aspekter i införandet av det nya regelverket som behöver klargöras och som kommer att behandlas under det fortsatta arbetet med förberedandet av genomförandet. Detta gäller såväl ansvarsförhållanden mellan berörda myndigheter som hur det ekonomiska ansvarstagandet skall fördelas. Regeringen anser att principen om självfinansiering bör gälla för det nya regelverket, dvs. att sjöfartsnäringen bör bära sina egna

kostnader. Regeringen anser vidare att Sjöfartsverket bör få huvudansvaret för tillsynen av sjöfartsskyddet. De myndigheter som bistår Sjöfartsverket i tillsynen skall av verket kompenseras fullt ut för eventuella kostnader som införandet och genomförandet av de nya reglerna kan föra med sig.

De nya reglerna kommer enligt Sjöfartsverkets utredning att beröra i stort sett samtliga svenska fartyg i internationell trafik och ett ännu okänt antal hamnanläggningar. Ett stort arbete förestår därför såväl staten som de berörda fartygen och hamnanläggningarna. Staten kommer enligt IMO:s nya regelverk att ha ansvaret för ett antal nya uppgifter. Rederier och hamnanläggningar kommer i det nya systemet bl.a. att behöva göra sårbarhetsanalyser, ta fram skyddsplaner och eventuellt göra systemmässiga förändringar och ombyggnader för det fysiska skyddet.

Hamnarna är ett område som hittills inte reglerats från statligt håll, åtminstone inte vad gäller sjöfartsskyddsfrågor. Det är inte heller säkert att alla svenska hamnanläggningar måste omfattas av det nya skyddssystemet. Enligt regeringens uppfattning bör det utredas vidare vilka hamnanläggningar som - utifrån en behovsrelaterad bedömning av hot, risker och kostnader förenade med kraven på att uppfylla det nya regelverket – skall omfattas. Sjöfartsverket har under våren 2003 inlett ett arbete med att se över detta.

Det är därtill fortfarande oklart vilka kostnader införandet av det nya regelverket kommer att medföra och hur tillsynen av de nya reglerna bör finansieras.

Vidare behöver viss ny lagstiftning tas fram inom området. Detta arbete kommer att omfatta en rad av de viktiga frågor som redan har antytts, som t.ex. vilka övriga myndigheter som kommer att beröras, finansiering av myndigheternas nya verksamhet och vilka hamnanläggningar som bör omfattas. Arbete med hur de nya reglerna skall genomföras i svensk rätt pågår i Näringsdepartementet och en proposition med förslag till lagtext är planerad att lämnas till riksdagen våren 2004.

## 6 Kontrollrutiner

Det finns enligt Sjöfartsverkets utredning ett antal befintliga kontrollrutiner som skulle kunna användas i arbetet med att införa det internationella sjöfartsskyddssystemet.

### *Tillsyn*

Det finns ett väl etablerat system för tillsyn av svenska fartyg (flaggstatstillsyn) och utländska fartyg (hamnstatskontroll). Tillsynen av båda slagen utförs av Sjöfartsinspektionen vid Sjöfartsverket. Detta tillsynssystem kan utvecklas och utnyttjas även för skyddsfrågor.

### *Automatiska identifieringssystem (AIS)*

Det nya systemet för sjöfartsskydd kräver att fartyg, som internationellt berörs av skyddsreglerna fr.o.m. utgången av 2004 blir tvungna att ha en AIS-transponder ombord. Sjöfartsverket har tillgång till en sådan radiotäckning av den svenska kusten att varje fartyg med påslagen transponder kommer att kunna iakttas och noteras elektroniskt.

### *Schengensamarbetet*

Sveriges deltagande i Schengensamarbetet har givit svenska myndigheter en betydligt bättre kontroll över fartyg på väg till svenska hamnar än vad som tidigare fanns. Det omfattande system som finns uppbyggt för att klara alla de anmälningar från fartyg som skall passera yttre gräns, kan utnyttjas i detta sammanhang.

### *Scanningutrustning*

Tullverket har på grund av den principöverenskommelse som träffats mellan Tullverket och den amerikanska tullmyndigheten om tillämpning av CSI i Göteborgs hamn, beslutat om inköp av scanningutrustning. Denna utrustning kan användas för inspektion av innehållet i slutna lastbärare utan att dessa behöver öppnas. Tullverket har också planerat inköp av två mobila scanningutrustningar.

Scanningutrustningarna är avsedda att användas i Tullverkets verksamhet för att undersöka om det gods som finns i de slutna lastbärarna lagligen får importeras eller exporteras. Undersökningarna sker emellertid också, som framgår av det som sagts ovan, som ett led i tillämpningen av CSI. Det finns således även möjligheter att använda scanningutrustningen i sjöfartsskyddssammanhang.

## 7 Kommande lagstiftningsbehov

Särskild lagstiftning om skydd av fartyg och hamnar mot brottsliga handlingar, t.ex. terroristhandlingar, saknas i Sverige. Om det internationella regelverket om sjöfartsskydd godkänns av riksdagen kommer genomförandet av det nya regelverket därför att kräva ny lagstiftning.

Inom Näringsdepartementet har arbete påbörjats med att utarbeta ett förslag till en ramlag om sjöfartsskydd med tillhörande förordning. Lagen kommer att innehålla samtliga de delar av IMO:s regelverk som är tvingande och som kräver reglering i lag, t.ex. frågor om lagens tillämpningsområde, krav på dokument och certifikat, tillsyn, sanktioner, möjligheter att tillämpa alternativa eller likvärdiga skyddssystem, hantering av uppgifter av känslig natur samt sekretess. Vissa delar av den rekommenderande delen av koden, del B, bl.a. bestämmelserna om att det skall kunna utföras kroppsvisitationer på fartyg och inom hamnanläggningar utan att misstanke om brott föreligger, kommer förmodligen också att föreslås regleras i lagen. Övriga delar av IMO:s regelverk kan antas komma att delegeras till att regleras i framför allt Sjöfartsverkets föreskrifter. I princip hela det nya internationella regelverket kan således antas komma att regleras på antingen lag-, förordnings- eller föreskriftsnivå, eftersom stora delar av regelverket är tvingande för konventionsstaterna. Staterna har vissa valmöjligheter vid införlivandet av reglerna, bl.a. hur organisationen av sjöfartsskyddet i detalj skall vara uppbyggt, vilka myndigheter som skall vara ansvariga och vilka befogenheter dessa skall ha.

Det skall dock åter noteras att Europeiska kommissionen har den 2 maj 2003 lagt fram ett förslag till en EG-förordning. Förslaget innebär dels att samtliga delar av IMO:s nya tvingande regler görs till gällande rätt inom gemenskapen, men också att vissa delar av den rekommenderande delen av koden skall vara tvingande. Dessutom skall viss nationell trafik enligt förslaget omfattas av den tvingande regleringen. Om kommissionens förslag slutligen antas av EU påverkar detta i hög grad det svenska lagstiftningsarbetet eftersom en EG-förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och hindrar nationell lagstiftning med samma innehåll. Även om en EG-förordning antas kommer det dock att krävas viss författningsreglering, t.ex. för att utse vilka myndigheter som skall ansvara för tillsyn och kontroll. Även straffbestämmelser och verkställighetsföreskrifter kommer att behövas.

I avvaktan på resultatet av det rättsliga arbetet i EU måste emellertid det nationella arbetet med en lagstiftning fortgå för att – för det fall några gemenskapsregler inte kommer till stånd eller blir försenade – säkerställa att Sverige uppfyller IMO:s krav att ha såväl regler som den operativa verksamheten i kraft den 1 juli 2004.

## 8 Kostnader och konsekvenser

Det nya internationella regelverket kommer, om ett tillräckligt antal konventionsstater godkänner regelverket, att träda i kraft den 1 juli 2004. Vid denna tidpunkt skall konventionsstaterna ha infört de nationella regler som krävs för att det internationella regelverket också skall kunna tillämpas från ikraftträdandedagen. Eftersom IMO:s medlemsstater kommer att bygga upp ett helt nytt internationellt skyddssystem från grunden, är det för närvarande inte möjligt att med säkerhet fastslå vilka kostnader och konsekvenser de nya reglerna kommer att föra med sig.

I syfte att få en viss överblick över kommande kostnader och konsekvenser uppdrog regeringen, såsom beskrivs i kapitel 2, den 21 november 2002 åt Sjöfartsverket att utreda detta. Sjöfartsverkets utredning har remitterats under våren 2003. I detta kapitel ges en sammanfattning av vad som redovisas i dels nämnda utredning, dels remissinstansernas yttranden i fråga om kostnader och konsekvenser av att införa de nya reglerna om sjöfartsskydd.

### 8.1 Uppbyggnad av kompetens

Tvingande regler för sjöfartsskydd är något som är nytt för såväl fartyg som hamnanläggningar. Rederier och fartyg kommer enligt Sjöfartsverkets utredning sannolikt att ha lättare att bygga system och upprätthålla dem dels därför att det nya regelverket för fartyg har likheter med det redan existerande internationella säkerhetsorganisationssystemet (ISM), dels därför att i varje fall vissa fartyg har haft anledning att ha rutiner för att undvika piratöverfall och liknande. Hamnanläggningarna i Sverige har däremot i dag mycket skiftande skyddsnivåer.

Det finns ett behov av att bygga upp kompetens hos både myndigheter, rederier och hamnar. Sjöfartsverket har börjat försöka koppla ihop Polishögskolan med andra utbildningsanordnare. Det är troligt att sjöfartshögskolorna kommer att bli aktiva inom området. Ett antal företag, som sysslar med skyddsfrågor, kommer sannolikt att erbjuda rederier och hamnanläggningsinnehavare sina tjänster. På sikt kommer utbildningen av sjöfarare i sjöfartsskyddsfrågor att ligga i deras skolutbildning och praktik. Det är enligt Sjöfartsverket troligt att sjöfartshögskolorna på sikt även kommer att ordna utbildning för en del personal från hamnanläggningar. Berörda myndigheter kommer troligen att behöva vara beredda att stå till tjänst med råd om huruvida vissa utbildningar kan anses lämpliga.

Inom IMO håller man för närvarande på att utarbeta en utbildningsmodell för sjöfartsskydd. Avsikten är att reglera den kunskap som skyddsansvariga i hamnanläggningar, på rederier och på fartyg skall ha. Tanken är att utbildning av personal, som inte är direkt skyddsansvarig men som ändå har uppgifter av betydelse för skyddet, skall kunna ske på respektive arbetsplats.

## 8.2 Kostnader för myndigheterna

Regeringens utgångspunkt är att systemet med sjöfartsskydd, såvitt gäller de statliga myndigheternas medverkan, skall vara självfinansierande. Det innebär att tillsynen av de nya reglerna inte skall medföra några merkostnader för berörda myndigheter.

### 8.2.1 Sjöfartsverkets bedömning

#### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverkets kostnader kommer att uppstå i det arbete som riktar sig mot fartygen och hamnanläggningarna. Dessa kostnader föreslår Sjöfartsverket i utredningen få debitera fartygens ägare enligt den taxa som tillämpas för tillsyn av fartyg. Kostnader för oanmälda inspektioner av svenska fartyg bör inte debiteras fartygens ägare utan dessa bör liksom andra inspektioner av svenska fartyg stanna på Sjöfartsverket.

När det gäller utländska fartyg kan endast inspektioner komma i fråga. I de fall det inte finns anledning att gå vidare efter sedvanlig certifikatskontroll kommer marginalkostnaden för skyddskontroll enligt utredningen förmodligen att vara försumbar. Sjöfartsverket har även gjort preliminära beräkningar av kostnaderna för de fall utökad kontroll måste göras.

Sjöfartsverket framför i utredningen att, om verket får ansvar för en del av detta arbete, en fast avgift bör tas ut av hamnanläggningarna. Denna avgift bör i så fall vara differentierad beroende på typ av anläggning och anläggningens ekonomiska omsättning. Avgiften bör differentieras efter hur mycket arbete med kontroll och godkännande av hot- och riskbedömningar och skyddsplaner olika typer av hamnanläggningar kan kräva samt hur omfattande de operativa kontrollerna kan tänkas bli.

#### *Polisen*

För polisens vidkommande kommer enligt utredningen kostnader att uppkomma i samband med polisiära insatser till följd av en bedömning om höjd hot- och risknivå för hamnanläggningar och fartyg samt vid kontroll av allvarliga skyddsbrister hos fartyg som ankommit till svenskt vatten. Det är för närvarande svårt att bedöma omfattningen av de eventuella merkostnader som kan komma att uppstå i polisens verksamhet. Hot- och riskbedömningar bör kunna ske enligt de rutiner som gäller för den civila luftfarten.

Enligt utredningen kan kostnadsfrågor lösas genom att Sjöfartsverket hyr in bistånd från polisen och att kostnaden för detta täcks av de avgifter Sjöfartsverket tar ut av hamnanläggningarna.

## *Tullverket*

I myndigheternas utredning föreslås inte att Tullverket bör ges några egna uppgifter inom ramen för arbetet med sjöfartsskydd. Några särskilda kostnader bedöms därför inte uppkomma för Tullverket.

## *Kustbevakningen*

Förslaget i Sjöfartsverkets utredning innebär att Kustbevakningen skulle ges två nya uppgifter. Den första är tillsynen av de delar av hamnanläggningar som kommer att utgöras av ankarplatser utanför kusten och i skärgårdarna. Den uppgiften anses inte skapa några ytterligare kostnader för myndigheten.

Den andra uppgiften är att vara kontaktpunkt för spridning av information om sjöfartsskyddet till fartyg som meddelat att de är på väg in på svenskt territorialhav eller som befinner sig där, samt att begära information om sjöfartsskyddet av fartyg som det bedöms att sådan information bör inhämtas från.

Verksamheten med insamling av information kommer att föranleda en merkostnad för Kustbevakningen. Eftersom systemet ännu inte är uppbyggt går det ännu inte att beräkna med någon exakthet hur stor merkostnaden kommer att bli.

De kostnader man kan förutspå kommer att uppkomma för Kustbevakningen för nya uppgifter i sjöfartsskyddssystemet, kan Kustbevakningen enligt utredningen få täckning för genom att Sjöfartsverket ersätter myndigheten för denna merkostnad.

Detta ställningstagande har gjorts med utgångspunkt från att det råder ett normalläge (skyddsnivå 1). Vid höjning av skyddsnivån eller om det i annat fall blir aktuellt för Kustbevakningen att göra ett faktiskt ingripande mot misstänkt terrorism kommer det däremot att uppstå särskilda kostnader i myndighetens verksamhet.

### **8.2.2 Remissinstanserna**

*Kustbevakningen* har i sitt remissvar anfört bl.a. att det ännu är oklart vad uppgiften om föreslagen tillsyn av ankarplatserna (vilka enligt det nya regelverket kan betraktas som delar av hamnanläggningar) kan komma att innebära.

Enligt *Rikspolisstyrelsen* är det svårt att bedöma i vilken omfattning införandet av de nya reglerna kommer att påverka polisens arbete. Av Sjöfartsverkets utredning kan dock vissa preliminära slutsatser dras. Oavsett på vilket sätt ett genomförande av regelverket sker får detta konsekvenser för polisen, framför allt kostnadsmissigt.

Rikspolisstyrelsen konstaterar att det nya regelverket om sjöfartsskydd för polisens del kommer att innebära ytterligare resurskrävande uppgifter, vilka kan komma att beröra både den centrala polisen och samtliga polismyndigheter som inom sitt ansvarsområde har någon av de svenska hamnanläggningarna med internationell sjöfart som kan komma att beröras av regelverket. Polisen kommer därmed att ställas inför ytterligare prioriteringsproblem. Styrelsen förutser även att ytterligare



insatser måste till såväl personellt som utbildningsmässigt om polisen skall kunna sköta nya åligganden på ett tillfredsställande sätt.

Det är styrelsens uppfattning att polisen måste kompenseras fullt ut för den ytterligare belastning som ett nytt regelverk om sjöfartsskydd innebär. Styrelsen utgår från att närmare överväganden om vilka ekonomiska och andra konsekvenser för polisen som ett genomförande av reglerna om sjöfartsskydd för med sig kommer att göras och att styrelsen involveras i det arbetet.

### 8.3 Konsekvenser vid brister i systemet

Om ett fartyg i dag inte uppfyller de sjösäkerhetskrav som gäller för fartyget enligt internationella och nationella regler kan fartyget åläggas att rätta till bristerna inom viss tid eller hållas kvar tills rättelse har skett. Enligt Sjöfartsverkets utredning kommer i princip samma system att bli gällande enligt de nya reglerna för sjöfartsskydd.

Konsekvenserna av bristande efterlevnad av reglerna för sjöfartsskydd kan också vara att ett fartyg utsätts för kontroller som på ett markant sätt skiljer sig från vad sjöfarten hittills varit van vid. Det kan t.ex. handla om bordningar utanför hamn. Påföljden vid ett bristande sjöfartsskydd kan, förutom föreläggande att åtgärda brister eller kvarhållande, också bli förbud att gå in i en hamn eller att avvisas från en hamn.

Det finns också en risk att samtliga fartyg registrerade i en stat på grund av enskilda uppmärksammade brister eller upprepade brister hos statens fartyg allmänt kommer att betraktas som en större risk vad gäller brottsliga handlingar. Vissa länder kommer sannolikt att kraftfullt tillämpa det nya systemet och göra en kvalitetsbedömning av sjöfartsskyddet hos olika staters fartyg.

Samma typ av resonemang kommer möjligen att föras beträffande hamnanläggningar. Om last eller fartyg har hanterats i en hamnanläggning på ett sätt som strider mot reglerna kan detta få konsekvenser för hela sjöfarten på det landet. Ett nyckelord som används i internationella sammanhang är ”smitta”, dvs. att laster och fartyg inte får vara ”smittade” av okontrollerad hantering när de lämnar en hamnanläggning.

Detta föranleder enligt verkets utredning en diskussion om behovet av att kunna förbjuda en hamnanläggning att ta emot vissa fartyg i internationell trafik och om vilka myndigheter som bör ha behörighet att besluta om detta.

### 8.4 Konsekvenser för hamnanläggningar

Regeringen konstaterar att det ännu råder stor oklarhet om hur det nya regelverket kommer att tillämpas vad gäller skydd av hamnanläggningar. Det innebär att det finns en rad frågor som måste klargöras i det vidare arbetet: vilka hamnanläggningar som bör omfattas, kostnader för hamnanläggningarna för att införa de nya reglerna, regelverkets tillämpning internationellt, krav från utländska hamnar på gods och

fartyg från Sverige samt krav från svenskt håll på gods och fartyg från utlandet.

#### **8.4.1 Sjöfartsverkets utredning om hamnanläggningarna**

Enligt Sjöfartsverket kommer hamnanläggningar att påverkas av ett nytt system för sjöfartsskydd. Påverkan kommer att vara mycket olika beroende på vilken typ av anläggning det är fråga om, vilka hot och risker den kan vara föremål för, anläggningens storlek etc. Konsekvenserna kan mildras om anläggningen redan har ett skyddssystem av andra skäl än risken för terroristhandlingar.

I Sverige har skyddet av hamnanläggningar företrädesvis varit inriktat mot annan brottslighet, främst stölder. Vissa hamnar har ett jämförelsevis gott skydd beroende på att de utgör skyddsobjekt enligt lagen (1990:217) om skydd för samhällsviktiga anläggningar m.m. Sjöfartsverket konstaterar i sin utredning att de antagna internationella föreskrifterna om sjöfartsskydd kommer att leda till krav på förändrat skydd som inte styrs av främst privaträttsliga skäl eller skyddsobjektsskäl. Beroende på det hot och de risker en anläggning kan bli utsatt för kommer kraven att variera.

Det skydd som skall skapas är dels fysiskt, dels systemmässigt. Det fysiska skyddet kan bestå i att ett område stängslas in, ankommande passagerare skiljs från avresande och in- och utpassering kontrolleras. Ett systemmässigt skydd kan innebära att man måste ha kontroll över vad som faktiskt finns i hamnområdet i form av last och lastbärare. En del av det systemmässiga skyddet kan bestå i att all personal inom ett område skall ha identitetshandlingar.

I ISPS-koden finns i princip beskrivna samtliga de åtgärder som kan tänkas behöva vidtas. Alla hamnanläggningar kommer emellertid inte att behöva vidta alla åtgärder som beskrivs, utan utfallet av hot- och riskbedömningarna kommer att avgöra vilka åtgärderna blir.

Den mentala beredskapen i Sverige inför behovet att vidta skyddsåtgärder mot terrorism är enligt Sjöfartsverket ganska låg. De nya internationella reglerna ställer emellertid krav på att sådana åtgärder skall vidtas även i Sverige. Det som kommer att vara viktigt att tänka på i detta arbete är att erfarenhetsmässigt kan terroristhandlingar planeras, förberedas och påbörjas på lugna platser just därför att platserna är lugna. Hamnanläggningarna kommer nu också att för första gången ställas inför en statlig reglering som är specifik för just hamnanläggningar.

Kostnaderna för de åtgärder som skall vidtas kommer enligt verkets utredning att variera beroende på redan existerande skyddsåtgärder vid hamnanläggningen, trafikmönster osv.

I Sverige finns många olika typer av hamnar som betjänar internationell trafik. Det finns t.ex. stora hamnar med flera hamnanläggningar inom hamnen, som är mer eller mindre väl sammanhållna. Det finns också små hamnar, t.ex. industrier, som har en egen kaj med några enstaka internationella anlöp per år. Många hamnar har redan skyddssystem för att förhindra brottslighet riktad mot hamnen, gods i denna och anlöpande fartyg. I vissa hamnar är dessa system långtgående och väl etablerade. Dessa system kommer att kunna

utnyttjas och anpassas för att skapa ett skyddssystem. Andra hamnar har troligen mycket bristfälliga system. Beroende på vilken trafik hamnanläggningen betjänar kan betydande investeringar och arbete – som tidigare antytts – bli aktuella.

Det stora antalet hamnar finns mellan dessa ytterligheter. Ett problem i det vidare arbetet kommer att vara att hitta en balans i tillämpningen av regelsystemet. Eftersom hamnverksamhet i Sverige aldrig har varit föremål för en statlig reglering ur terroristskyddssynpunkt finns enligt Sjöfartsverket ett stort behov av information och upplysning.

#### **8.4.2 Remissinstanserna**

Vad gäller statlig reglering av hamnanläggningar påpekar *Arbetsmiljöverket* att man sedan många år ger ut föreskrifter om hamnarbete. De nuvarande föreskrifterna innehåller regler om lastning och lossning samt därmed direkt sammanhängande godshantering eller annat terminalarbete. Föreskrifterna innehåller också regler som direkt vänder sig till hamninnehavaren. I detta sammanhang avses regler om tillträdesleder, belysning, skydd mot nedstörtning av fordon på kajer, livräddningsutrustningar, kajstegar m.m.

*Svenska Hamnarbetarförbundet* framför att vissa oklarheter råder vad gäller definitionen av hamnanläggningar och vilka av dessa anläggningar som kommer att omfattas av de nya reglerna. Förbundet framför att hamnar och hamnanläggningar i Sverige av tradition har varit öppna, dvs. med allmänt tillträde. Undantag finns i de större hamnarna. De nya internationella reglerna innebär enligt förbundet en risk för att ett betydligt större antal hamnanläggningar kommer att behövas stängas in. Det kommer att skapa ett behov av upplysning och pedagogik för att få detta accepterat.

Vidare framhåller *Svenska Hamnarbetarförbundet* att det kommer att ställas stora krav på hamnanläggningsinnehavaren, vilket i sin tur kommer att kräva en stor utbildningsinsats. Bland hamnarnas yrkesverksamma kommer det enligt förbundet att finnas en stor skepticism mot ytterligare kontroll och restriktioner. Förbundet ställer sig avvisande till särskilda vaktstyrkor och skyddskårer med befogenhet att utföra kroppsvisitationer och undersöka bagage i hamnanläggningar. Det skulle kunna utnyttjas på ett integritetskränkande sätt gentemot dem som arbetar i hamnarna.

Förbundet menar också att genom att det nya systemet blir självfinansierande, kommer det att ställas krav på avgifter från hamnanläggningarna och ökade kostnader för sjöfrakter. Det kommer att innebära konkurrensnackdelar gentemot andra transportslag.

Enligt *Svenska Kommunförbundets* uppfattning kommer Sjöfartsverkets förslag att innebära stora svårigheter och höga kostnader till liten nytta för det svenska hamnväsendet. Förbundet anser att förslaget motverkar den näringspolitiska utvecklingen i landet. Statlig detaljreglering av regelverket måste enligt förbundet undvikas och kostnadsfördyringar för svenskt hamnväsende minimeras.

Förbundet framhåller också att kriterier för klassificering av hamnanläggningar bör utarbetas tillsammans med företrädare för

hamnverksamheten i landet, och att hänsyn måste tas till de svenska hamnarnas olika förutsättningar med avseende på storlek, läge, trafikering m.m. Tolkningen av IMO:s regelverk bör enligt förbundet anpassas till den hotbild och de förhållanden som gäller för svenska hamnanläggningar.

*Svenska Transportarbetareförbundet* anser att förhållandet mellan land, hamnanläggning och vad som avses med ship/port interface bör belysas utförligare.

Förbundet föreslår vidare att Godstransportdelegationen får till uppgift att samordna genomförandet av det kommande hamndirektivet och de nya reglerna om sjöfartsskydd. Den samhällspolitisk mest angelägna uppgiften vid genomförandet av de båda regelverken är enligt förbundet att undvika ”smittat” gods, och därmed också undvika restriktioner i handeln med omvärlden. Förbundet menar att kravet på utbildning och kompetens i hamndirektivet är möjligt att förena med kraven i SOLAS-konventionen vad gäller kontroll av vilka som hanterar gods; detta genom en ordning för registrering av utbildade och behöriga hamnarbetare.

Förbundet vill närmare låta utreda frågan om kontroll av dem som hanterar eller levererar last till hamnanläggningarna. Vidare understryker förbundet att de nya kontrollkraven inte får innebära några restriktioner eller begränsningar för fackliga förtroendemäns möjligheter att utföra sina uppdrag eller för ITF-inspektörer att besöka fartyg som ankommer till svenska hamnar. Från förbundets sida efterlyser man att regeringen deklarerar att genomförandet av reglerna om sjöfartsskydd på intet sätt förändrar facklig förtroendemans ställning.

Förbundet *Sveriges Hamnar* understryker att staten bör ta ett större ansvar för reglernas genomförande än vad som kan utläsas av dels regeringens uppdrag till Sjöfartsverket, dels Sjöfartsverkets utredning. Man syftar främst på ansvaret för de ökade kostnader som uppstår när regelverket skall efterlevas.

Sveriges Hamnar anser vidare att det är angeläget att ansvariga myndigheter ges tillräckliga resurser för att snabbt kunna ge berörda hamninnehavare kompetenshöjning inom området och kunna ge den information som hamninnehavarna måste ha för att ta fram skyddsutredningar och skyddsplaner för sina anläggningar.

Förbundet menar att uppgiften och ansvaret att skydda medborgarna åvilar staten. Den nya terrorismen riktar sig mot hela samhället och dess medborgare, inte enbart mot vissa näringar. Staten bör därför ansvara för merparten av samhällets insatser mot terrorism, och därför till större delen täcka näringarnas merkostnader för det sjöfartsskydd som nu kommer att införas.

Förbundet kan inte acceptera Sjöfartsverkets förslag att även kostnader för inspektioner av utländska fartyg och kontroller av ankarplatser skall tas ut av hamninnehavare eftersom inspektionerna i fråga inte har någon koppling till hamninnehavarens insatser för sjöfartsskyddet.

## 8.5 Konsekvenser för rederier

### 8.5.1 Sjöfartsverkets utredning om rederier

Rederier och fartyg befinner sig enligt Sjöfartsverkets utredning i en bättre situation än hamnanläggningar för att införa ett system för sjöfartsskydd. Det kommer förvisso att ställas krav på fysiska förändringar av fartygen, men dessa krav kommer att vara begränsade och främst avse att förbättra kontrollen över möjligheten att ta sig ombord, låsningen av utrymmen samt installation av viss utrustning.

När det gäller skyddssystemet som sådant har fartygen vana vid att bygga operativa system genom den erfarenhet man har haft av den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden). Initialt kommer arbetet med att göra en hot- och riskbedömning för fartyget samt utarbetandet av en skyddsplan att kräva arbete. Upprätthållandet av planen kommer enligt Sjöfartsverkets utredning inte att kräva mer arbete än upprätthållandet av fartygets system för säkerhetsorganisation (Safety Management System, SMS). Det nya sjöfartsskyddssystemet för fartyg är dessutom uppbyggt på ett sådant sätt att det kan integreras med det redan existerande systemet för säkerhetsorganisation.

Vissa svårigheter kan enligt Sjöfartsverkets utredning inledningsvis uppkomma när svenska fartyg anlöper utländska hamnar. Det har att göra med att regelverket är nytt och kan bli föremål för olika tolkningar. Behörig svensk myndighet får här vara beredd att bistå svenska fartyg genom kontakter med de behöriga myndigheterna i utlandet.

### 8.5.2 Remissinstanserna

*SEKO* anser att det nya regelverket inte får försvåra för sjömän att idka ett socialt liv i land. Sjömän bör ha samma möjligheter som i dag att fritt komma och gå till sitt fartyg. Vidare får inte regelverket hindra de fackliga organisationerna från att besöka fartygen för att ta tillvarata medlemmarnas rättigheter. Detta måste gälla både på nationell och internationell nivå.

*Svenska Sjöbefälsförbundet* anser att det är av största vikt att man även utreder vilka konsekvenser införandet av de nya reglerna får för sjömännen vad gäller bl.a. deras möjligheter att gå i land vid hamnanlöp, ökad arbetsbelastning genom införandet av detta regelverk och frågor om den personliga integriteten vid kontroller.

*Sveriges Fartygsbefälsförening* delar myndigheternas uppfattning att de nya kraven så långt som möjligt bör vara en del av ISM-koden för att undvika dubbelarbete.

Föreningen är vidare av uppfattningen att den skyddsansvarige bör utses bland de nautiska befälen, och att detta ansvar vad gäller passagerarfartyg och färjor bör kunna kombineras med befattningen "safety officer". Krav och modellkurser om generell utbildning och certifikat för de sjösäkerhetsansvariga bör utformas skyndsamt, eftersom de nya bestämmelserna kommer att träda i kraft inom en nära framtid.

Föreningen anser inte att utbildningen bör kunna läggas ut på utomstående utbildare. Skälet är att det föreligger krav om innehåll och auktorisation. Den generella utbildningen borde också kunna ske vid sjöbefälsskolorna. Föreningen anser vidare att en viss del av utbildningen bör vara generell, medan en annan del kan vara rederi- eller fartygsspecifik.

Föreningen ser det som väsentligt att befäl, fartyg och rederier kontinuerligt informeras om vilka krav och åtgärder andra länder inför.

*Sveriges Redareförening* ser ingen anledning att göra den rekommenderande del B i ISPS-koden tvingande i svensk lagstiftning. Om en sådan förändring skall göras, bör detta ske inom ramen för IMO eller på EU-nivå.

Systemet med sjöfartsskydd kan enligt föreningen vara en del i fartygets system för säkerhetsorganisation (SMS) enligt ISM-koden. Sjöfartsverket förfogar därtill över sjöräddningssystem och sjöräddningscentralen, vilka blir viktiga länkar i systemet.

Föreningen anser att rederierna själva skall kunna arrangera erforderlig internutbildning i sjöfartsskydd och att rederierna bör kunna välja mellan intern- och externutbildning. Eftersom bestämmelserna är en del i SOLAS-konventionen förefaller det enligt förbundet logiskt att ämnet tas med i sjöfartshögskolornas kursutbud.

Föreningen framför även att införandet av de nya reglerna kommer att innebära omfattande arbete och stora direkta merkostnader för sjöfartsnäringen. Enligt föreningens uppfattning bör de statliga myndigheternas merkostnader för sjöfartsskyddssystemet inte överföras på näringen.

*Sveriges Skeppsmäklareförening* anser att man bör klargöra vad som är hamnens respektive kryssningsrederiets ansvar när det gäller att uppfylla de krav som ställs i fråga om kryssningstrafiken. Enligt föreningen måste man beakta att kryssningsrederierna – till skillnad från färjetrafiken – inte har några egna terminaler att lägga till vid.

## 8.6 Konsekvenser för allmänheten

Med allmänheten avses de personer som för last till och från en hamnanläggning eller i övrigt rör sig i den miljön samt passagerare på fartyg i internationell trafik.

De som hanterar last i eller levererar last till hamnanläggningar kommer att utsättas för en kontroll, som på vissa ställen kommer att vara annorlunda än vad den är i dag eftersom ett annat syfte med den nya kontrollen numera också skall tillgodoses. Hur omfattande denna kontroll kommer att bli går enligt Sjöfartsverkets utredning ännu inte att säga.

När det gäller färjetrafik kommer passagerarna i ett normalläge inte att märka stora förändringar. Det är varken möjligt och eller nödvändigt att i ett normalläge genomföra samma typ av passagerarkontroll som man gör inom luftfarten. Möjligheter att göra stickprovskontroller bör dock finnas enligt Sjöfartsverkets utredning. Kontroll av fordon som skall köras ombord på fartyg kommer i ett normalläge att ske i form av stickprovskontroller.

Om skyddsnivån, på grund av en förändring av hotbilden, skulle höjas, kommer passagerarna däremot tydligt att märka en förändring. Det kan handla om kontroll av allt bagage och alla fordon. Detta kommer oundvikligen att leda till fördröjningar och förseningar. För den kryssningstrafik som går på Sverige kan förutses att kontroller av passagerare, bagage och annan last till fartygen vid högre skyddsnivåer kommer att utföras på ungefär samma sätt som sker inom luftfarten.

# Bilaga 1 Sjöfartsinspektionen - Genomförande och konsekvenser av nya regler om sjöfartsskydd

Prop. 2002/03:124  
Bilaga 1















































































## Förteckning över remissinstanser

Prop. 2002/03:124  
Bilaga 2

Följande remissinstanser har yttrat sig om internationella regler om sjöfartsskydd. Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Sjöfartsverket, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas förening, Svensk Handel, Svenska Hamnarbetarförbundet, Svenska Kommunförbundet, Svenska Sjöbefälsförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Dispaschör, Sveriges Hamnar, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Redareförening och Sveriges Skeppsmäklareförening.

Följande remissinstanser har skriftligen avstått från att yttra sig: Handelstjänstemannaförbundet (HTF), SACO, Svenskt Näringsliv och TCO.

Följande instanser har inte inkommit med några synpunkter: Landsorganisationen (LO), Ledarna, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Ångfartygs Assuransförening och Tull-Kust.

Bilaga 3 IMO:s nya regelverk om sjöfartsskydd -  
SOLAS-konventionen och ISPS-koden  
(engelsk version)

Prop. 2002/03:124  
Bilaga 3































































































































































































































































































Bilaga 4 IMOS:nya regelverk om sjöfartsskydd  
SOLAS-konventionen och ISPS-koden (svensk  
version)

Prop. 2002/03:124  
Bilaga 4

























































































































































































































































Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 maj 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, , Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Karlsson J. O., Karlsson H., Nykvist, Lund,, Nuder, Johansson, Hallengren, Björklund

Föredragande: statsrådet Messing

---

Regeringen beslutar proposition Sjöfartsskydd